

# ATT SE GÅNG- OCH CYKELPASSAGER MED ANDRA ÖGON

EN LANDSKAPSARKITEKTONISK STUDIE  
AV TRE PLATSER I UPPSALA



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Institutionen för stad och land

Antje Böhme  
Avdelning för landskapsarkitektur  
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, Uppsala 2014



Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet

EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp

Nivå: Avancerad A2E

© 2014 Antje Böhme, e-post: antje.bohme@gmail.com

Titel på svenska: Att se gång- och cykelpassager med andra ögon. En landskapsarkitektonisk studie av tre platser i Uppsala

Title in English: To see pedestrian and bike crossings through other eyes. A landscape architectural study of three places in Uppsala

Handledare: Petter Åkerblom, institutionen för stad och land

Examinator: Tomas Eriksson, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Maria Hedberg, institutionen för stad och land

Omslagsbilder: Författaren

Övriga foton och illustrationer: Av författaren om inget annat anges. Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsman.

Originalformat: A4

Nyckelord: GC-passage, gång- och cykelpassage, Uppsala, pedestrian and bike crossing

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>





# Summary

Today cycling is considered to be part of a healthy, sustainable and environmentally friendly lifestyle. Cities are trying to increase the number of cyclists and pedestrians in urban areas, while cars are more likely to be forced out of the city centers.

Pedestrian and bike crossings as a part of the cycle network, are in their planning and design characterized by technical and traffic related factors and it is traffic planners who are responsible for their design, since they are a part of the street.

When you look at a special type of pedestrian and bike crossings, those that are a part of a walking and cycle path in a park or another green urban area, one can find they are not only a part of the cycle network, but also of a recreational area. Despite that, a perspective of landscape architecture seems often to be missing when planning pedestrian and bike crossings that are a part of a green area.

The aim of this paper therefore is to start a discussion about this special type of crossings, and to see them from a different perspective than the traffic related one.

The main idea was to investigate how to improve this specific type of crossings, in a way that the street, which pedestrians as well as cyclists cross, would not feel as an obstacle or risk for safety but as a place that they appreciate and find attractive. It should be comfortable and safe to use the crossing and it should also keep its character as part of a green belt as much as possible.

In the chosen literature it was difficult to find information about and suggestions on the design of such crossings. One could either find aspects of how to improve safety by using measures, such as center median strip, elevation of the street level, colored bike lane, bumps, speed

cushion or one lane chicane, or one could find information about perception and experience of green, natural areas in general. This proved the thesis about the missing Landscape Architectural perspective on the subject.

Regarding pedestrian and bike ways it is said that they should be attractive, comfortable, interesting, varying and without obstacles. These attributes can be reached for example through smooth paving, winding paths, good sight, interesting details in the close surroundings and good orientation.

These findings were the basis for the developing the proposals later on in this work. In addition to that, examples from other cities and countries were used. The examples were from Houten and Groningen in the Netherlands as well as from Enköping, Hedemora and Norrköping in Sweden. They showed in practice how measures can work. Two of these pedestrian and bike crossings were also a part of a green area and showed how the design could look like with this particular type of crossings. For example by using material structure to highlight the crossing or a higher street level for cyclists and pedestrians.

For this work three places in Uppsala were chosen. These areas were then studied and analyzed, before possible improvements were suggested. These improvements were made with the main idea of incorporating Landscape Architectural elements.

The selected places in Uppsala were:  
Byggmästarparken/Verkmästargatan



von Bahrska häcken/Gamla Uppsalagatan



Stadsskogen



The study of the chosen places included a description of their conditions as well as a short questionnaire about pedestrians' and cyclists' perspectives.

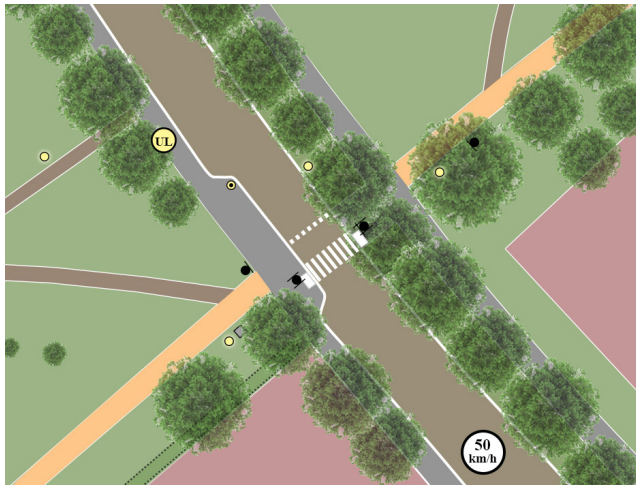
Each description contained 13 aspects that helped to describe the place in a clear, structured way. These aspects were: Type of crossing, perception and character of the place, surrounding, connections, floor material, visibility, obstacles, lights, condition of maintenance, vegetation, orientation, furnishing/equipment and pedestrians' and cyclists' behavior. By using this kind of inventory, it was possible to gain an accurate overview for each of the chosen places.

To be able to include pedestrians' and cyclists' perspectives in the development of the proposals, they should answer a number of questions about the crossings and their personal point of view. The questionnaire was based on a specific method that was adapted to the situation. It contained 8 questions, which were the same every time. With that the questionnaire's result was structured and the answers were comparable. It was an oral investigation and pedestrians and cyclists answered the questions in a short five-minutes dialog while I filled in the questionnaire according to their answers.

The idea with the questionnaire, observation and inventory was on one hand to get a neutral picture of each place by adding facts on the crossings condition, and a more subjective picture on the other hand by including pedestrians' and cyclists' points of view. Moreover it was useful as a foundation for the analysis of each place.

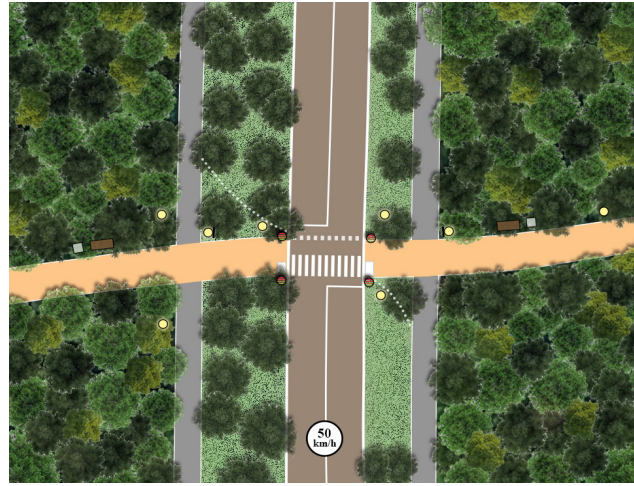
In addition to the questionnaire, the perspective of experts in the field of Landscape Architecture and Traffic Planning were included. Through dialogs and discussions with them about pedestrian and bike crossings/ways in general as well as the three chosen places in Uppsala in particular, more information from different perspectives were collected.





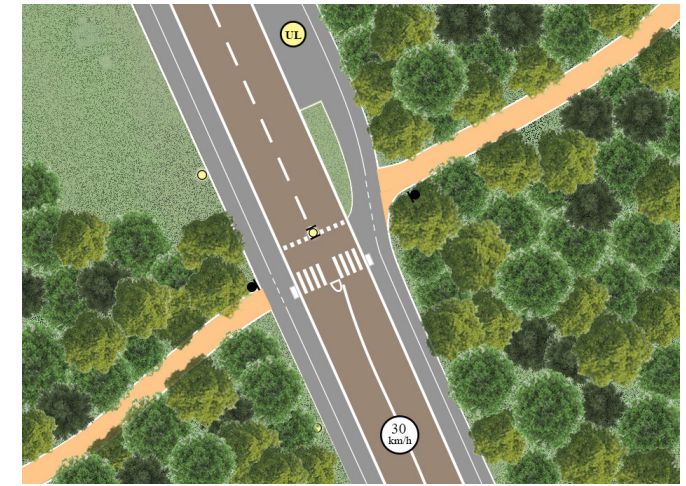
### Byggmästarparken

- ▣ open character of the park
- ▣ not so busy street
- ▣ trees close to the crossing, hedge along cycle path and parking car (see photo)
  - > - poor sight
- + no parking along Byggmästarparken
- + existing curb extension of the sidewalk
- street dominates
- poor lighting



### von Bahrska häcken

- ▣ dense forest (mostly pines)
- ▣ green area between street and sidewalk, trees close to the street -> - poor sight (car drivers)
- ▣ traffic light
  - > + safety/security
  - > + fast and easy to cross the street
  - > - detector works badly, technical problem
- short cuts (from sidewalk to crossing, between trees and over grass)



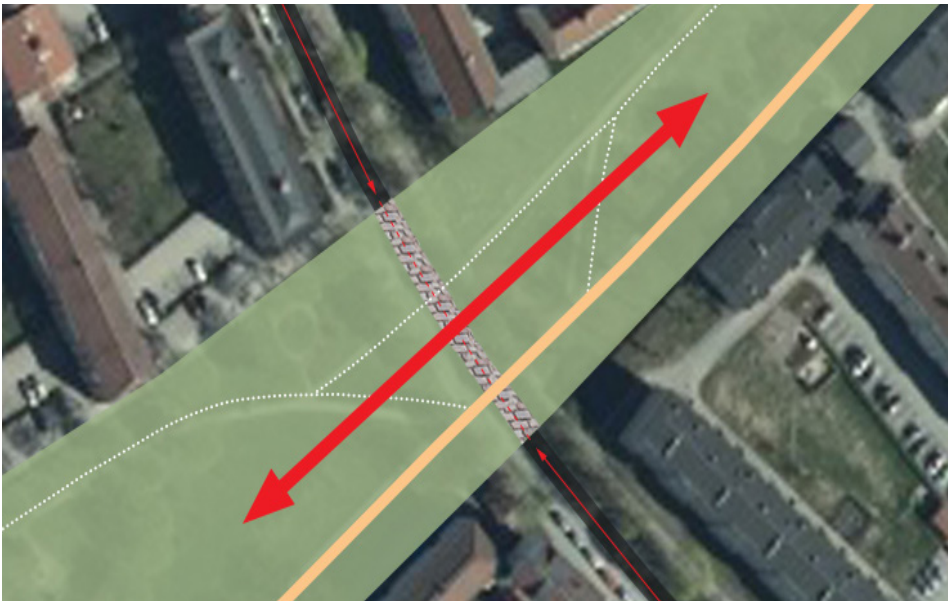
### Stadsskogen

- ▣ palpable forest character (mixed forest)
- ▣ dense vegetation
  - > - poor sight
- ▣ safe/unsafe at the same time (according to questionnaire)
- + new center median strip
- + speed limit 30 km/h
- high traffic -> - street dominates

The proposals for each pedestrian and bike crossing were then based on the results of the literature and internet research, analysis of each place, the questionnaire and further discussions with Landscape Architects and Traffic Planners at the municipality or at planning offices in Uppsala.

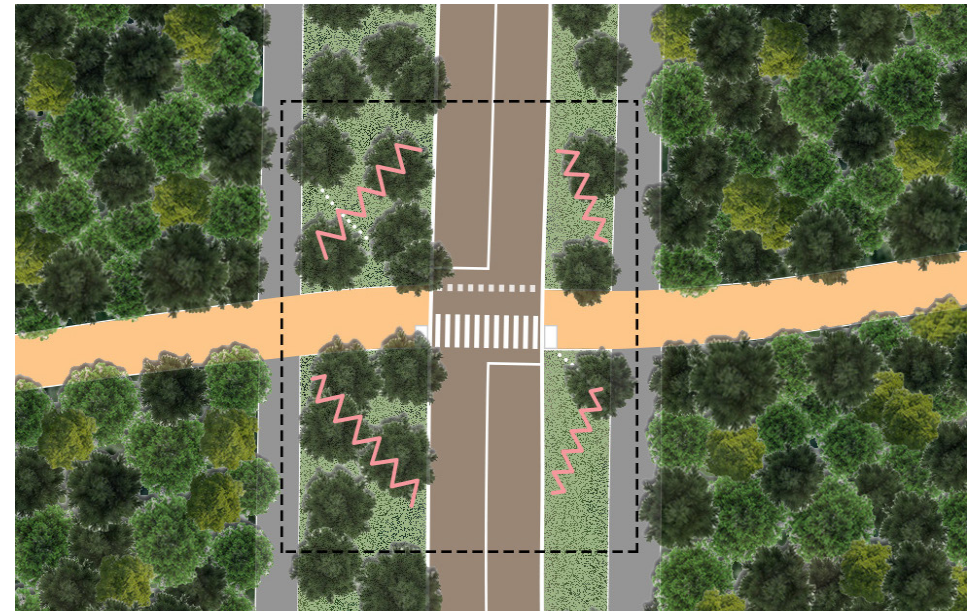
The purpose of each improvement was to provide the opportunity to experience the pedestrian and bike crossing and its surrounding in a different way, as part of the green, recreational area instead of an obstacle. Safety was an important instrument since it is a precondition, without it, it would not be possible to see and enjoy the place and its character.

The result was three proposals for improvement for each of the chosen places.



At the pedestrian and bike crossing at Byggmästarparken it was important to highlight that it is one linked park divided by Verkmästargatan, instead of two different parks.

Through the questionnaire and inventory it became obvious that the alley along the street cuts the park into two pieces and also highlights the street. The aim though was to change the priorities of both pedestrian and cycle way and the park. Because of that, the proposal considered not only the crossing but the entire part where the street cuts the park. The idea was to make car drivers aware of the fact that they are crossing a recreational area by highlighting the width of the park with an elevated street level. By that it was also possible to keep and increase the park's open character.



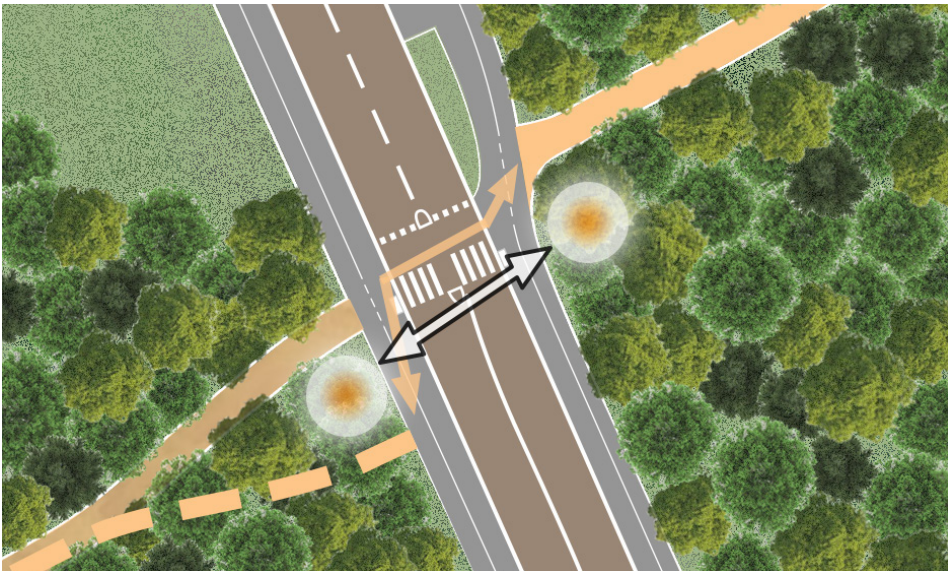
The idea for von Bahrskahäcken was to substitute the partly falsely perceived security, which pedestrians and cyclists experience because of the traffic light, by creating more awareness from both cyclists, pedestrians and car drivers.

At this crossing the traffic light didn't seem to work as intended since pedestrians and cyclists often didn't wait for the green light, which can



cause a higher risk for accidents. Another safety problem was the short cuts that some of the cyclists and pedestrians used. Because of the trees positioned close to the street, the car driver's view can be impaired and they see the cyclists and pedestrians, using these short cuts, too late. Also, the place misses a smooth transition from the forest of von Bahrska häcken to the crossing.

Therefore, the traffic light was removed in the suggestion, the street was elevated to the level of the pedestrian and cycle way, the sight was improved by taking away the trees closest to the crossing and some low seating elements were placed. The purpose of these is to keep cyclists and pedestrians from using short cuts. Since these elements are illuminated as well, they are thought to make the entire place more attractive.



The third chosen place was Stadsskogen where the focus was on the areas close to the pedestrian and bike crossing, which were supposed to hold both sides of the street together and build a visual connection.

In this example the car traffic was very high and half of the pedestrians and cyclist that answered to the questionnaire mentioned that they felt insecure when crossing the street. The idea therefore, was to make car drivers more aware that they are crossing through a nature reserve and to remind them of the speed limit as well as the crossing pedestrian and bike way.

In this special case the nature reserve also includes one of the well-known hiking tracks in Uppsala, the Linnéstig. To create a visual connection between both sides, a sculpture on each side with the theme of Linneaus was suggested. This functions as a reminder for car drivers and as an identification for the place. Seeing as they face each other they create a kind of portal for the hiking trail.

A way to get cyclists to slow down is to change the direction of the pedestrian and bike track. The idea is to force cyclists and pedestrians to take a little detour instead of connecting both sides of the track in a straight line. This way, they have more time to estimate the traffic situation before crossing the street.



# Innehåll

<b>Introduktion</b>	
Bakgrund .....	12
Syfte .....	13
Frågeställning .....	13
Avgränsning .....	14
Begreppsförklaring .....	14
<b>Metod och genomförande</b>	
1. Litteratur- och internetsök .....	16
2. Inventering och observationer .....	17
3. Samtal .....	18
Fotgängare och cyklister .....	18
Experter .....	20
4. Analys .....	21
5. Utformning av förslag .....	21
6. Slutsatser och reflektion .....	22
<b>Resultat från litteraturgenomgången</b>	
1. Cyklingens utveckling och betydelse för en hållbar stad .....	23
2. Socialt perspektiv på cykling och fotgängare idag .....	23
3. Cykling som transportmedel .....	24
4. Upplevelsevärden i grönområden .....	25
5. Säkerhet och kommunala styrdokument .....	26
6. Reflektion om litteraturen .....	27
<b>Exempel från andra städer och länder</b> .....	29
<b>Platsbeskrivningar</b>	
Byggmästarparken .....	30
Von Bahrskas häcken .....	31
Stadsskogen .....	32
<b>Samtal med fotgängare, cyklister och experter</b>	
Fotgängare och cyklister .....	33
Experter .....	35
Sammanfattning .....	36
<b>Fallstudier</b>	
Byggmästarparken	
Inventering och observationer .....	38
Analys .....	42
Koncept .....	43
Illustrationsplan .....	44
Förslag .....	45
von Bahrskas häcken	
Inventering och observationer .....	48
Analys .....	52
Koncept .....	53
Illustrationsplan .....	54
Förslag .....	55
Stadsskogen	
Inventering och observationer .....	58
Analys .....	62
Koncept .....	63
Illustrationsplan .....	64
Förslag .....	65
<b>Slutsatser och reflektion</b> .....	68
<b>Referenslista</b> .....	72
<b>Bilagor</b> .....	73



# Introduktion

## Bakgrund

Idag växer städer över hela världen i snabb takt samtidigt som miljön skadas genom ökande utsläpp av bland annat ett stort antal bilar och andra motoriserade transportmedel. På grund av detta läggs det i dagens stadsplanering allt mer vikt på hållbarhet inom ekonomin samt sociala och ekologiska frågor. Många städer försöker att främja gång- och cykeltrafik för att minska utsläppen och dessutom höja stadsbornas medvetenhet om miljö och hälsa.

I det här arbetet ligger fokus på gång- och cykelvägar (GC-vägar) i stadsmiljö. Det är i städer som fotgängare, cyklister och bilister möts. Fotgängare och cyklister hamnar ofta på andra plats i konkurrensen om utrymmet i staden i den fysiska planeringen.

Cykelfrågan växer inte bara i Nederländerna, som är en viktig förebild inom europeisk cykelplanering, utan också mer och mer i svenska städer. Uppsala kommun tar för närvarande fram en ny cykelplan (*Utkast till handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala*). Målet med den är att få fler människor att cykla i Uppsala. Fokus i denna cykelplan ligger endast på cykelbanor längs gator som i regel hör till trafikplaneringens sida. Uppsalas cykelkarta (Uppsala kommuns hemsida) visar dock ett antal cykelvägar som delvis går genom parker eller andra grönområden där trivsel och upplevelsefaktorer spelar en större roll. Dessa vägar har stor potential att locka människor ut i det gröna, både på cykel och till fots. Dessa GC-vägar ligger ofta på parkmark och ingår inte i trafikplaneringen. Ändå kan de ha kontakt med gaturum när de korsar en bilväg och det är där prioriteringen av bilister framför fotgängare och cyklister blir tydlig. Eftersom GC-vägen dock fortfarande är i ett grönområde utgör dessa korsningar ett möte mellan det "gröna" (grönområdet där GC-vägen ligger i) och det "svarta" (bilvägen där bilister är prioriterade).

Det här ämnet är alltså viktigt och intressant eftersom det inte bara omfattar tre olika typer av trafikanter som möts på dessa platser utan också berör konflikten mellan trafiksäkerhet och gestaltning av upplevelserika och trivsamma GC-vägar i ett grönstråk.

I det här arbetet har tre utvalda platser i Uppsala undersökts. Uppsala är en av Sveriges storstäder och satsar mycket på utveckling av cykelnätet. I och med det höga studentantalet har staden tusentals cyklister som använder cykeln dagligen.

De utvalda platserna är korsningar av gata och GC-väg som är en del av ett grönstråk/rekreationsområde. På dessa punkter möts bilister, cyklister och fotgängare. De har olika hastigheter, olika ögonhöjd samt olika möjligheter att skydda sig mot andra trafikanter. GC-passager kan därför innebära stora risker för olyckor och vara särskilt farliga vid dålig sikt eller om hastighetsbegränsningen är för hög så att säkerheten äventyras. Det är därför säkerhet ett viktigt tema parallellt med det landskapsarkitektoniska, framförallt för oskyddade trafikanter. Lika viktigt är det att också tänka på bilisters perspektiv och hur de upplever platsen. Förståelse för deras perspektiv bidrar till att kunna säkra cyklisters och fotgängares säkerhet och därmed höja chansen att vid passage av bilvägen behålla upplevelsen av landskapet.

Både själva GC-vägen och GC-passagen har upplevelse- och rekreationsvärden. Mötet med gaturummet kan vara ett hinder för cyklister och fotgängare eftersom det bryter det genomgående gröna stråket och på så vis stör upplevelsen av detta stråk. Gaturum och grönstråk står i stor kontrast till varandra. Annat material, högre ljud, andra färger och snabbare transportmedel, överhuvudtaget en helt annan miljö, kännetecknar gaturum och bildar en barriär för fotgängare och cyklister i korsningspunkten mellan en gata och ett grönstråk. Själva upplevelsen av omgivningen förändras när en gata ska passeras och trafikljus kan till exempel betyda väntetid och innebära en barriär på det sättet.

Själva grönstråket står bland annat för upplevelse och trivsel ofta i ett naturligt rekreativt område. När detta stråk möter gatan hamnar dessa värden i bakgrunden av säkerhetsskäl. Kontrasten mellan de två helt olika karaktärerna av gaturum och rekreativt stråk kan vara positiv när det gäller säkerhet men har negativ påverkan på upplevelsen. Detta kan framkalla en konflikt mellan säkerhet och upplevelsevärde och väcker frågan om vad som ska tas mest hänsyn till vid planeringen av just den typen av korsningar.

En annan konflikt uppstår på grund av de olika trafikanttyperna som möts på GC-passager. Bilister är mer skyddade, har högre hastighet och är ofta intresserade av att komma fram så snabbt som möjligt. Fotgängare däremot kan välja GC-vägen för att den är i ett grönt område och för att kunna njuta av naturkänsla, gå på promenad eller rasta hunden. För cyklister kan det finnas olika anledningar beroende på om det är en jobb-/skolväg eller fritidsväg, om de väljer GC-vägen för att motionera eller vara ute i naturen eller för att det är kortaste sträckan. Alla dessa olika utgångspunkter framkallar en intressekonflikt som kan orsaka problem i utformningen av korsningen och prioriteringen av trafikanttyperna.

## Syfte

Mitt övergripande intresse är hur upplevelsen av grönområdet för cyklister och fotgängare kan bibehållas och inte störs allt för starkt i samband med mötet med gatan. I arbetet har jag därför främst intresserat mig för relationen mellan säkerhet och upplevelsevärden av själva platsen. Dessutom har jag velat undersöka hur dessa två aspekterna kan samverka och huruvida det ena utesluter det andra eller om det är möjligt att kombinera båda på ett rimligt sätt.

Syftet har varit att studera korsningspunkter mellan GC-vägar i gröna stråk och gaturum. Det är där både cyklister och fotgängare möter

bilister vilket är en utmaning i gestaltningen av dessa korsningspunkter. Arbetet ska möjliggöra en diskussion om eventuella allmänna utformningsprinciper av dessa speciella korsningspunkter och ge möjlighet till att se på den typen av korsningar från ett mer kreativt och gestaltningsmässigt perspektiv.

Utgångsidén var att undersöka ett antal platser genom observationer på plats för att bättre förstå hur säkerhet såväl som upplevelsevärden kan utvecklas för att cyklister och fotgängare ska känna sig mer trygga och hur platsen så långt som möjligt kan behålla sin karaktär som del av ett grönstråk. Undersökningar på plats ska ge svar på frågan om hur de platserna ser ut idag och vilka problem respektive utvecklingspotentialer det finns. Målet är sedan att redovisa möjliga förbättringsförslag.

## Frågeställning

Vilka problem eller möjligheter finns på de utvalda platserna i Uppsala ur cyklisters och fotgängares perspektiv?

Hur kan dessa platser utformas så att säkerhet och upplevelse av landskapet för cyklister och fotgängare förbättras och att oskyddade trafikanter prioriteras framför bilister?

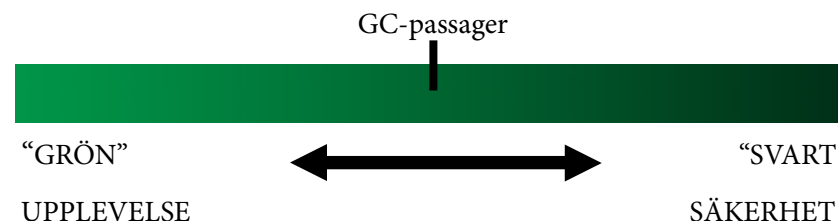


Bild 1: Principskiss på konflikten mellan "grön" och "svart". Det "gröna" står för grönområdet och dess upplevelsevärden och det "svarta" står för aspekten trafiksäkerhet på gatan. Målet med de utvalda GC-passagernas utformning är att dessa ska hamna i mitten av skalan.

## Avgränsning

Detta arbete koncentrerades till GC-passager i plankorsningar.

De tre utvalda GC-passagerna i Uppsala är:

- Byggmästarparken/Verkmästargatan:

Denna park delas i två delar av Verkmästargatan. Det intressanta med parken är att den är mer öppen än de andra grönområdena som har tydlig skogskaraktär.

- von Bahrskas häcken/Gamla Uppsalagatan:

von Bahrskas häcken är ett grönområde med östvästlig sträckning. GC-vägen som löper genom hela von Bahrskas häcken korsas i väster av Gamla Uppsalagatan.

- Stadsskogen/Norbyvägen:

I västra delen av Stadsskogen finns det en gång- och cykelpassage där Linnéstigen korsar Norbyvägen. Gatan skär här rakt genom Stadsskogen och delar därmed naturreservatet.

Jag valde dessa platser eftersom själva rekreationsområdena är välkända och passagerna har olika karaktär så att det skulle vara intressant att analysera dem. Dessutom är dessa passager mer trafikerade (fotgängare och cyklister) än andra med liknande karaktär i Uppsala vilket gör det lättare att upptäcka markanta beteendemönster vid observation pga. ett högre antal trafikanter.

## Begreppsförklaring

Med **grönstråk** menas i det här arbetet grönområden i stadsmiljö som är del av ett sammanhängande, grönt och offentligt tillgängligt rekreationsområde. Dessa rekreationsområden kan vara parker, naturreservat eller andra gröna rekreationsområden som har minst ett upplevelsevärde (enligt Uppsala kommuns Sociotopkarta) som inbjuder till fritidsaktiviteter.



Bild 2: Översiktskarta över de 3 utvalda rekreationsområdena i Uppsala. Utvalda korsningarna är markerade med röd cirkel.

I arbetet skiljs på **GC-bana** och **GC-väg**. En GC-bana är en del av gaturummet och löper längs med gatan. Den skiljs från gatan med endast en kantsten, en heldragen vit linje eller genom en annan yta (till exempel gräs) som är mindre än 3 meter bred. En GC-väg däremot är friliggande och inte knuten till gatunätet. Om den ligger utmed en gata ska avståndet till gatan vara mer än 3 meter. Denna begreppsförklaring kan också hittas i Uppsala kommuns

*Riktlinjer för genomgående cykelvägar* (Uppsala kommun, 2003) som bland annat innehåller kommunens definition av cykelvägar och cykelbanor. **GC-passage** är ett övergripande begrepp och står för den plats där fotgängare respektive cyklister korsar en gata i samma plan. Detta begrepp innefattar ej någon särskild utformning, utrustning eller reglering (TRAST utgåva 2, s. 57). I arbetet förekommer dessutom begreppen övergångsställe, bevakat övergångsställe och cykelöverfart. Ett **övergångsställe** är den del av bilvägen som är avsedd för fotgängare att korsa gatan. Denna plats är markerad med skylt och/eller vitmålade streck på vägen. Ett **bevakat övergångsställe** är utöver detta utrustat med trafiksignal eller bemannad av polis som reglerar trafiken. Med **cykelöverfart** menas den del av övergångsstället på bilvägen som är avsedd för cyklister att korsa gatan. Denna är separat från övergångsstället men finns ofta i direkt samband med det.

I arbetet används begreppet **sikttriangel**, vilket är området där gåendes och cyklisters sikt mot gatan ska helst vara fri utan växter eller trafikordningar såsom räcke, vägvisare eller snövallar. Sikttriangelns mått kan bero på bilisters hastighet, typ av korsningen och trafikanterna (Bergh 2002, s. 51ff).

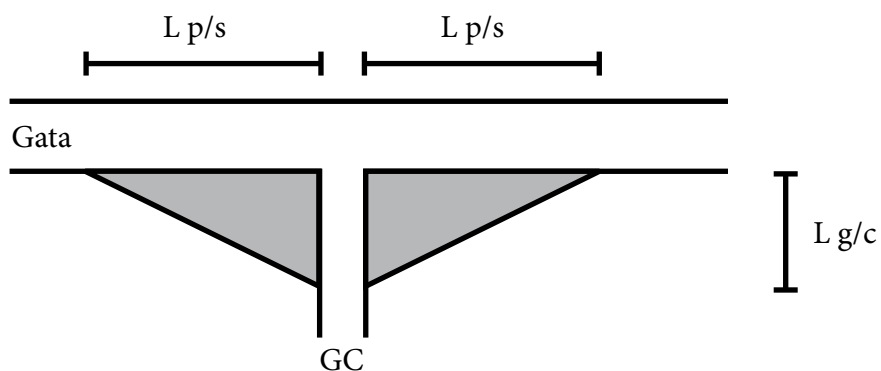


Bild 3: Principskiss på sikttriangel.  $L_{g/c}$  = längd vid GC-väg.  $L_{p/s}$  = längd vid gata (sekundär- eller primärväg).

Begreppet **nollad kantsten** betyder att trottoarskanten har sänkts på samma nivå som gatan. Detta för att underlätta för rullstolsburna, människor som går med rullator och cyklister.



# Metod och genomförande

I det här arbetet fanns det sex olika steg som jag arbetade med. För det första var det litteratur- och internetsökning för att få relevant bakgrundsinformation om GC-vägplanering och dess utveckling samt för att hitta exempel från andra städer och länder. För det andra var det inventering av de utvalda platserna och observation av beteenden hos trafikanter på de platserna. För det tredje förde jag samtal med trafikanter på plats och experter inom cykelplanering för att få ett bredare spektrum och flera olika synpunkter om de utvalda platserna. För det fjärde analyserade jag det insamlade materialet och det femte steget var att sedan göra gestaltningsförslag på de utvalda platserna. Sjätte och sista steget var att sammanfatta och reflektera över arbetet.

## 1. Litteratur- och internetsök

Jag började arbetet med en litteraturundersökning som gav mig en överblick inom ämnet GC-vägplanering. De viktigaste nyckelorden som jag använde i SLU:s bibliotekets sökmotor och på Internet (google.com, bing.com) var "gång- och cykelvägar", "GC-vägar", "cykelvägar", "cykelplanering", "upplevelsevärden" och "övergångsställe". Utöver detta fick jag tips på litteratur av experter som jag fick kontakt med under arbetet.

Jag läste litteraturen med fokus på gång- och cykelplanering, perspektiv på cykling i staden, cyklingens utveckling och betydelse såsom betydelse av rekreationsområden samt upplevelser i grönområden och deras värden. För att få en överblick lade jag mina anteckningar bokstavligen på ett bord och sorterade dem så att det skulle finnas en logisk ordning och samband mellan litteraturens olika teman. Detta ledde till att jag fick fram fem kategorier: 1. Cyklingens utveckling och betydelse för en hållbar stad, 2. socialt perspektiv på cykling och fotgängare idag, 3. cykling som transportmedel, 4. upplevelsevärden i grönområden och 5. säkerhet och kommunala styrdokument.

Huvudlitteraturen för de första fyra kategorierna var:

- *Hållbar utveckling. Om kris och omställning i stad och samhälle* av Olof Wärneryd, Per-Olof Hallin, Johan Hultman, 2002:

Den här boken tar upp miljöfrågorna som är aktuella i urbana miljöer ur olika perspektiv. Den förklarar också historia och bakgrund till hur krisen om naturens resurser har uppstått och hur den aktuella utvecklingen ser ut.

- *Cities for people* av Jan Gehl, 2010:

Boken beskriver det urbana livet från ett socialt perspektiv. Gehl skriver bland annat om hur staden upplevs ur cyklisters och fotgängares perspektiv och vilka krav de har på offentliga platser.

- *Life between buildings* av Jan Gehl, 2010:

I den här boken skriver Gehl om sociala aspekter i stadens offentliga rum. Han beskriver hur och varför urbana rum används av människor och ger tips på hur man genom planering kan uppnå sociala kvaliteter i stadsmiljö.

- *Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter* av Krister Spolander Consulting, 2006: Denna rapport tar upp frågan om utvecklingen av cykeltrafik i Sverige. Han belyser frågan ur olika perspektiv såsom infrastruktur, bebyggelse, olika intressegrupper, politik och cykeltrafikens potential.

Dessutom beskrivs några utländska exempel.

- *Rekreationsvärden i parker och grönområden* av Jolanda Lemberg, 2012:

Detta examensarbete undersöker olika metoder att värdera parkkvaliteter och försöker sedan att identifiera rekreationsvärden i en fallstudie. För det här arbetet gav det en inblick i betydelsen av rekreation och dess värden i ett grönområde.

Böckerna för den femte kategorin var kommunala styrdokument och rapporter om grönområden och säkerhet inom cykling:

- *Utkast till handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala*, Uppsala kommun, 2012

- *Parkprogram för Uppsala*, Uppsala kommun, 2002

- *Landskapets upplevelsevärden – vilka är de och var finns de?*, Boverket, 2007
- *Upplevelsevärden. Sociala kvaliteter i den regionala grönstrukturen*, Regionplane- och trafikkontoret Rapport 4, 2001

Utöver denna litteratur använde jag mig av handböcker och rapporter som innehöll utformningsprinciper av GC-passager och skulle hjälpa mig med förslagen. Dessa nämns under rubriken *Utveckling av förslag*. I internetsökningen ingick en sökning efter exempel från andra och utländska städer. Detta skulle ge ett perspektiv på praktiska lösningar som skulle komplettera kunskapen från litteraturen.

## 2. Inventering och observationer

Genom inventeringar, som gjordes på plats med papper, penna och kamera, undersöktes de utvalda platserna. I dessa inventeringar ingick en allmän platsbeskrivning av passagerna och sociotopvärden i grönområdena enligt Uppsalas Sociotopkarta. Denna beskrivning skulle ge en överblick av var i Uppsala platserna ligger och vad dess fysiska egenskaper är, såsom områdets läge, storlek, form och topografi.

För att sedan kunna beskriva passagerna på ett mer detaljerat sätt valde jag att använda egna inventeringsfaktorer. Dessa faktorer härstammar från ett projekt som också handlade om att analysera GC-passager och gjordes under min praktik på Stadsbyggandskontoret i Uppsala. Faktorerna skulle täcka alla egenskaper från omgivningens karaktär till detaljer som markmaterial och sikt för att kunna få en bild av platsens styrkor och svagheter. Eftersom arbetet också syftade på att inkludera trafikanter perspektiv så ingick en även observation, som handlade om gåendes och cyklisters beteende när de korsade gatan, för att se om det finns passagespecifika egenheter.

Inventeringsfaktorerna var följande:

### - Typ av passage:

Med typ av passage menas om den bestod av ett obevakat eller bevakat övergångsställe och om det fanns en cykelöverfart eller inte.

### - Upplevelse:

Här skulle passagen och dess omgivning beskrivas och hur den upplevdes ur cyklisters och gåendes perspektiv. Dessutom skulle rekreationsområdet och dess värden beskrivas.

### - Omgivning:

Denna aspekt skulle t.ex. beskriva vilka hustyper, funktioner, offentliga eller privata rum det fanns i omedelbar närhet till passagen.

### - Stråk:

Om GC-vägen i respektive rekreationsområde band ihop landmärken eller viktiga målpunkter skulle detta nämnas här.

### - Markmaterial:

Här beskrivs vilken typ av markbeläggning det fanns och om övergången var tydligt eller otydligt markerad.

### - Sikt:

Sikten från GC-vägen mot gatan är viktig för cyklister och fotgängare som ska passera gatan. Lika viktigt är det att de syns av bilister när de passerar gatan.

### - Hinder:

Här skulle aspekter beskrivas som kan tänkas vara hinder för cyklister eller fotgängare på GC-vägen. Till exempel vägbom, potthål eller liknande, där cyklister är tvungna att gå av cykeln, fotgängare måste stanna eller man måste gå/cykla förbi ett hinder.

#### - Belysning:

Det skulle redogöras för hur bra eller dålig belysningen var, om det fanns speciella, ovanliga belysningstyper eller armaturer samt var och med vilket avstånd belysningsstolpar fanns på platsen.

#### - Underhåll/Skick:

Här skulle beskrivas i vilket skick passagen var, om den var välskött eller om det fanns brist på underhåll.

#### - Växtlighet:

Med växtlighet menas en beskrivning av växter närmast passagen, deras struktur, placering, höjd m.m. om det är relevant för passagens karaktär.

#### - Skyltning/Orienterbarhet:

Vägmärken och all annan vägvisning nämns under denna aspekt.

#### - Möblering:

Om det fanns t.ex. bänkar, papperskorgar eller informationstavlor skulle detta beskrivas här.

#### - Trafikanternas beteende:

Här sammanfattas trafikanters beteende på respektive plats. Det skulle framhåvas särskilda eller ovanliga beteendemönster som observerades ofta eller regelbundet. Dessutom användes en skala mellan 1 (låg) -5 (hög) för att beskriva frekvensen av cyklister och fotgängare som korsar gatan. Denna skala baseras på en undersökning genomförd av Uppsala kommun. Mätningen var en uppskattning och berodde mest på medarbetarens personlig bedömning (Bostrand, samtal 2013-06-18).

Undersökningen pågick under höst 2012. Det gjordes två observationer på helger och två på vardagar på respektive plats. Själva inventeringen tog mellan 30 och 60 minuter.

### **3. Samtal**

#### Fotgängare och cyklister

För att få en bättre uppfattning av de utvalda platserna samtalade jag med cyklister och fotgängare på plats. På så sätt ville jag ta reda på hur de upplever passagen och GC-vägen och mötet dem emellan. Dessutom ville jag få svar på frågan vad som var viktigt för dessa trafikanter och vilka förändringar eller förbättringar som önskades.

Boken *Kvalitativa intervjuer* (Trost 2005) användes för att förbereda samtalen med trafikanterna. Denna bok beskriver olika metoder för hur man genomför kvalitativa intervjuer och enkäter. Dessutom tar boken upp skillnaden mellan kvalitativa och kvantitativa intervjuer och ger tips för hanteringen av insamlat material. Genom dessa böcker fick jag inspiration till min egen metod att samtala med trafikanter och experter.

Jag utvecklade en egen metod som passade bäst till situationen. De tillfrågade var trafikanter som jag träffade på plats och samtalen fick därför inte ta lång tid. Svaren skulle påverkas så lite som möjligt av själva frågan, dvs. att de tillfrågade inte skulle ges färdiga svarsalternativ. Metoden grundas på triangulering som är en blandning av en kvalitativ och en kvantitativ metod (Trost 2005, s. 17). Majoriteten av frågorna var dock kvalitativa. Jag använde ett frågeformulär som innehöll 8 frågor varav 6 var öppna och endast 2 var slutna frågor (Bilaga 1). Öppna frågor används för kvalitativa studier och innebär att det inte ges några svarsalternativ (Trost 2005, s. 15). På detta sätt får man som frågeställare helt fria svar och samtalspartnern blir inte påverkad av frågeställarens förväntningar på svaren. Jag ville få en inblick i vad cyklister och fotgängare tänkte på och lade märke till på de utvalda platserna utan att styra dem och samtalet åt ett visst håll. Frågorna som var slutna var få och hjälpte att få fram korta svar som Ja, Nej eller ålder. En kvantitativ metod har fördelen att samtalspartnern inte blir



avskräckt av för många öppna frågor som brukar ta längre tid och mer eftertanke att besvara. Utöver detta tyckte jag att den korta frågan "Gillar du GC-vägen/passagen?" ger ett "första-intrycket-svar" där trafikanterna förhoppningsvis bara skulle gå efter magkänslan.

Utgångspunkten var att undersökningsmetoden skulle bestå av en enkät, men det fungerade inte i praktiken och jag blev tvungen att utveckla ett enklare frågeformulär. Själva undersökningen av trafikanternas perspektiv och meningar genomfördes därför i stället genom fria samtal med frågeformuläret som stöd. Jag valde att själv fylla i formuläret av rent praktiska skäl. Till exempel gick det snabbare eftersom jag kände till frågorna medan de tillfrågade hade behövt läsa genom frågeformuläret först och eventuellt hade tackat nej pga. tidsbrist. Dessutom skulle den tillfrågade kunna berätta fritt och mer utvecklande än vad som skulle få plats i en enkät. Eftersom trafikanterna inte fyllde i formuläret själva handlade det alltså inte om en enkätmetod i den vanliga meningen (Trost 2005, s. 22).

Själva samtalen var korta femminuterssamtal och skedde under höst 2012. Jag hade mitt frågeformulär som underlag eftersom man då använder sig av samma frågor och det är lättare att senare jämföra svaren. På det sättet blev samtalen mer strukturerade. För mina samtalspartners förblev frågorna dock ostrukturerade enligt Jan Trost (2005 s. 20) som beskriver ostrukturerade frågor som frågor utan givna svarsalternativ. När det gäller standardisering av samtalen så var de standardiserade i den meningen att jag alltid ställde samma frågor. Situationen var dock inte alltid densamma utan berodde på personen, om den hade bråttom, hade hund med sig eller barn, om det var två personer eller om det var en cyklist. Frågorna ställdes dessutom inte i samma ordning vid varje samtal, vilket gjorde att graden av standardisering inte var så hög. Angående strukturering kan man se det utifrån två perspektiv. För de tillfrågade var samtalen ostrukturerade eftersom de fick öppna frågor utan svarsalternativ men själva frågeformuläret

var uppbyggt på ett mer strukturerat sätt genom att frågorna var desamma, i samma ordning och genom att svarsalternativen fanns på formuläret men inte syntes för de tillfrågade.

Innan jag satte igång på de tre utvalda platserna i Uppsala valde jag att testa frågeformuläret på en annan passage i Uppsala. Denna passage låg nära Flogtaskolan på Flogstavägen. På själva gatan var det mindre trafik men det gick bussar och det fanns även många cyklister och gående. Med dessa egenskaper var platsen tillräckligt lik de tre utvalda platserna och representativ för att vara en rimlig grundlag för att utveckla frågeformuläret. På det viset kunde jag utarbeta och förbättra frågorna. Genom att pröva formuläret kunde jag också ta fram vissa svarsalternativ, dvs. möjliga svar som jag fick flera gånger och som sedan underlättade att fylla i formuläret under samtalens gång. Dessutom bestämde jag, efter testfasen, att ha samtalen med trafikanter på eftermiddagar (vardagar) eftersom färre har tid att stanna och svara på frågor på morgonen.

Under samtalens gång försökte jag att fylla i alla svaren så snabbt som möjligt. Detta underlättades av ovan nämnda svarsalternativ då jag ofta endast behövde kryssa i rätt ruta. För att inte påverka svaren var alternativen inte synliga för samtalspartnern utan fanns endast på formuläret som jag själv fyllde i. Ibland fyllde jag i formuläret efteråt, precis efter samtalets slut, för att inte bryta samtalsflöden om det t.ex. var mer omfattande svar. Ordningen av frågorna kunde ibland anpassas efter personens svar men det var viktigt att vid alla samtal ställa alla frågor. De svarande var endast trafikanter som cyklade eller gick på GC-vägen (inte GC-banan) och precis hade korsat gatan. På det sättet kunde jag vara säker på att de hade upplevt det jag var ute efter i mitt arbete, nämligen mötet mellan grönt rekreationsområde och gaturum.

Målet med frågeformuläret var att undersöka vad trafikanterna tyckte om både passagen och GC-vägen. Det är därför jag utvecklade frågor om både

GC-passagen och GC-vägen. Dessutom ville jag ta reda på om det fanns ett samband mellan cyklisters och gåendes synpunkter och deras ålder och användning av GC-vägen.

Frågorna i formuläret var följande:

1. Vart är du på väg?
2. Gillar du GC-vägen och varför?
3. Gillar du GC-passagen och varför?
4. Finns det ett alternativ för dig till den här vägen?
5. Vad tycker du är positivt/negativt med passagen?
6. Hur känns det när du korsar gatan? Hur upplever du passagen?
7. Vad skulle du vilja förändra/förbättra med passagen?
8. Ålder?

Även om själva GC-korsningen var i fokus så ville jag att mina samtalspartners skulle reflektera över hela GC-vägen. Enligt Claes Litsner som är verksamhetschef på NTFS Uppsala är det lättare att få svar om en detalj när man också ser detaljen i ett större sammanhang (samtal, 2012-10-18). I mitt fall ville jag att trafikanterna skulle se GC-korsningen i relation till hela GC-vägen. Det är därför jag valde att ha med både fråga 2 och 3 som är väldigt lika fastän fråga 2 handlar om GC-vägen och fråga 3 om GC-korsningen.

Fråga 1 och 4 är viktiga för att undersöka om det var ett medvetet val att ta just den vägen och för att i så fall undersöka varför valet blev just den vägen.

Fråga 5, 6 och 7 syftar på att trafikanten ska beskriva vad som är bra eller dåligt med GC-korsningen och hur den upplevs. Med de frågorna ville jag undersöka vad cyklister och fotgängare har för synpunkter, framförallt om de kan tänka sig förbättringar på de utvalda platserna. Dessutom skulle svaren på de frågorna visa hur viktiga säkerhet och upplevelsevärden är i det här sammanhanget.

Sista frågan om åldern fanns för att undersöka om det finns åldersberoende synpunkter bland de tillfrågade samtidigt som den frågan fungerade bra som en avrundning och enkel avslutning av samtalet.

### Experter

Genom min praktik på Uppsala kommuns Stadsbyggnadskontor 2011 fick jag arbeta med GC-passager i Uppsala. Min dåvarande handledare Anneli Sundin hjälpte mig att välja ut de tre platser som studerades i det här arbetet. Under hela arbetets gång har det funnits flera tillfällen för mig att träffa experter inom ämnet för att få nya perspektiv och synpunkter.

Dessa personer var:

- Anneli Sundin (Planarkitekt, Uppsala kommun, Kontor för samhällsutveckling)
- Claes Litsner (Verksamhetschef, NTF Uppsala)
- Daniel Fritz (Trafikplanerare, Uppsala kommun, Kontor för samhällsutveckling)
- Helena Espmark (Landskapsarkitekt, Uppsala kommun, Kontor för samhällsutveckling)
- Helena Brämerson-Gaddefors (Landskapsarkitekt, Ramböll, Uppsala)
- Ingemar Carlsson (Stadsträdgårdsmästare, Uppsala kommun, dåvarande Chef Teknik & Service Park)
- Ingrid Lembke von Schéele (Trafikplanerare, Uppsala kommun, Kontor för samhällsutveckling)
- Magnus Bostrand (Mättningsledare, Uppsala kommun, Teknik & Service)
- Mario Rivera (Trafikplanerare på Ramböll, Uppsala)
- Sven Ekman (Trafikplanerare och expert för cykelvägsplanering, Upplands Bro)

Samtalen var fria och inte standardiserade. Även samtalens struktur var fri. Innan varje möte bestämde jag några frågor som skulle fungera som en

röd tråd. Till exempel ville jag veta vad experterna tyckte om mina utvalda platser från deras perspektiv, om de visste speciella positiva och/eller negativa aspekter av respektive plats. Jag ville få fram vad de tyckte om platsernas karaktär, problem och potential. Samtalen liknade delvis de jag hade med trafikanterna på plats eftersom jag ville få inblick i samma aspekter av korsningarna fastän från experters perspektiv. Men å andra sidan skulle, förutom synpunkter om de utvalda platserna, också allmänna aspekter om planering av GC-passager tas fram som komplement för ett teoretiskt grundlag inför omgestaltningen av utvalda platserna.

Magnus Bostrand arbetade med inventeringen av alla GC-korsningar i Uppsala och var en stor hjälp när det gällde detaljfrågor såsom mått och beläggningar på korsningarna.

Angående mina egna förslag var det framförallt Sven Ekman, Ingemar Carlsson, Mario Rivera, Ingrid Lembke von Schéele och Helena Brämerson-Gaddefors som hjälpte mig med sina kunskaper och konstruktiv kritik.

När jag refererar i det här arbetet till en av de tillfrågades åsikt har denna person fått möjlighet att läsa och lämna synpunkt om denna referens.

#### 4. Analys

Med resultaten från frågeformuläret, samtalen med experter samt undersökningen på plats analyserade jag platsernas potential och problem.

I det här arbetet användes SWOT-analysen som är en beprövad metod och har använts under hela utbildningen i landskapsarkitektur. SWOT står för de engelska begreppen strength (styrka), weakness (svaghet), opportunity (möjlighet) och threat (hot) och är ett sätt att enkelt och översiktligt analysera. Metoden utvecklades som verktyg för företags ekonomiska och

strategiska planering men används idag i många olika samband. I det här arbetet ska den metoden kartlägga platsernas styrkor och svagheter, som rör interna faktorer, samt möjligheter och hot, som rör externa faktorer (Lerdell Investigations hemsida, 2013-10-26).

#### 5. Utformning av förslag

Med resultaten från analysen som underlag satte jag upp mål för varje plats som skulle vara vägledande för utformningen av de tre korsningarna. Inspirationsbilder tagna från internet hjälpte att kunna förstärka en idé av omgestaltningarna. Jag gjorde sedan möjliga förbättringsförslag till respektive plats och beskrev dem i ord och bild. I hela denna process var det viktigt att involvera landskapsarkitektens perspektiv och att inte använda endast fysiska trafikåtgärder. Råd för utformningen av GC-vägar och trafikåtgärder studerade jag i följande handböcker och rapporter:

- *Utredning av övergångsställen och cykelöverfarter. En teoretisk kunskapsrapport* – Vectura, 2013:
- *TRAST: Trafik för en attraktiv stad* – Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket, Boverket, 2007
- *VGU: Vägar och gators utformning* – Rehnberg, A., Wärnhjälms, M., 2002
- *GCM handbok* – Sveriges kommuner och Landsting, 2010
- *Utformning av genomgående cykelvägar. Riktlinjer för Uppsala* – Uppsala kommun, 2003
- *Rapport Statens trafikinät Cykeln, Planverket* – Trafiksäkerhetsverket, Vägverket, 1978
- *Planera för cykeln. En idésamling för bättre cykelmiljö* – Krister Spolander, 1997

I mina förslag har jag använt mig utav de mått som finns i dessa böcker som grund till mina gestaltningssidéer dock inte i detaljerad utformning.



## 6. Slutsatser och reflektion

I sista delen av arbetet diskuterade jag om det fanns möjliga allmängiltiga utformnings- och gestaltungsprinciper, detta med hänsyn till resultaten, litteraturen och exempel från andra städer och reflekterade över arbetets gång samt resultat och möjliga fortsatta undersökningar som bygger på det här projektet.

# Resultat från litteraturgenomgången

## 1. Cyklingens utveckling och betydelse för en hållbar stad

Förr i tiden hade cykeln en annan betydelse, den uppfattades endast som ett transportmedel. I och med att den har blivit en leksak för barn och ett redskap för sport och rekreation har dess betydelse som transportmedel minskat. Cykeln börjades allt mera att uppfattas som ett säkerhetsproblem och ökad risk för olyckor i transportsammanhanget (Spolander 2006, s. 16). Utöver cykelns betydelse har också rörligheten förändrats. Wärneryd (2002) skriver att dagens samhälle har mer geografisk flexibilitet än tidigare. Den geografiska rörligheten har ökat pga. industrialiseringen, dvs. att den genomsnittliga transportsträckan per dag i Sverige har ökat pga. urbanisering och till exempel lokalisering av bostäder, industri och serviceinrättningar. Denna ökning har som följd massbilism och flygets ökande betydelse (Wärneryd 2002, s.73). Dessa för dock med sig problem såsom luftföroreningar, buller, trängsel och stora anspråk på offentliga rummet (Wärneryd 2002, s. 81). På grund av både cykelns symboliska betydelse och den ökande förbrukningen av miljövänliga bränslen för bil och flygplan lägger man idag större vikt vid gång- och cykelvägsplanering i stadsplaneringen för att förbättra stadsmiljön.

Alexander Stähle (landskapsarkitekt och forskare, Spacescape, Stockholm) tycker också att bilism innebär stora problem och att bilens funktion kan ifrågasättas. Det främsta värdet bilismen har är mobiliteten men bilismen bidrar också till trängsel, skapar föroreningar, dödar och skadar. Bilen är i centrum och tar mest plats trots att de flesta troligen rör sig till fots. Samtidigt tror han dock inte att bilism kommer att försvinna. Istället tror han på bilsnåla städer och deras framgång. I sådana städer skulle bilism finnas på villkor och endast behövas för varutransport och viss yrkestrafik (Guwallius 2013).

Karolina Skog (miljöpartistiskt kommunalråd, Malmö) tycker att det handlar om makt, om maktperspektivet och maktstruktur. Hon menar att bilen trängde ut andra trafikgrupper från gaturummet och att det har

funnits en väldigt endimensionell planering som har gett bilen större plats på bekostnad av alla andra. Skog menar att prioriteringen inte ska förändras till fördel för cyklister och gående, snarare ska "olika trafikslag samsas tämligen jämbördigt" så att "bilen har en plats men inte får dominera som den gör idag" (Guwallius 2013).

Maktfrågan ingår också i det här arbetet. Idag brukar man säga att det är GC-vägen som korsar en bilväg. Det är alltså cyklister och gående som har mindre prioritering eftersom det är de som passerar en gata och behöver hjälp i form av ett övergångsställe, en trafiksignal eller liknande. Syftet med det här arbetet är att försöka vända på maktfrågan och att se GC-passager från ett annat perspektiv. Istället för cyklister och fotgängare som korsar en bilväg ska det tydliggöras att det också är bilister som korsar en GC-väg och ett grönstråk.

## 2. Socialt perspektiv på cykling och fotgängare idag

Jan Gehl skriver i sin bok *Cities for people* (2010) om stadsliv och urbana platser som finns till för människor att upptäcka och leva i. Han utgår från den lilla skalan samt gåendes och cyklisters perspektiv, dvs. hur de upplever platser, vägar och omgivning.

Om gående menar han att de har ett annat perspektiv, en annan synvinkel, översikt, takt, och att de ser mer än andra trafikanter. Gåendes flexibilitet gör att de har andra möjligheter. De kan stanna, ändra riktning eller hastighet och till och med byta snabbt till en annan aktivitet (Gehl 2010, s. 119).

Han skriver att distans spelar stor roll eftersom gående ska vara villiga att gå en viss distans istället för att välja bil. För detta måste vägarna enligt Gehl vara intressanta och ha bra beläggning (Gehl 2010, s. 121). Även om Gehl med det här exemplet menar själva gångvägen kan den tanken användas på GC-passager. För att oskyddade trafikanter inte ska korsa gatan

snett eller på ett annat närmare ställe, dvs. för att de inte ska ta genvägar, ska GC-passagen samt näromgivningen vara intressanta och lätt tillgängliga.

Gehl skriver dessutom att det ska vara bekvämt att gå och fotgängare ska inte behöva stöta på några hinder (Gehl 2010, s. 123). Likaså står det i Uppsala kommuns *Utkast till handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala* att cykelvägar ska vara bekväma (Uppsala kommun 2012, s. 3). Att korsa en gata är dock ett hinder, inte alltid rent fysiskt utan mentalt, eftersom den korsande bilvägen står i stor kontrast till grönskan i grönområdet. Denna kontrast förstärker å ena sidan säkerhet genom att fånga cyklisters och gåendes uppmärksamhet. Å andra sidan stör den GC-stråkets flöde. När passagen dessutom har trafikljus är det enligt Gehl särskilt hindrande för gående och cyklister eftersom de brukar ges mindre prioritet och får långa väntetider och korta grönfaser. Han beskriver trafikljus som ett medel för gående och cyklister att förtjäna att få korsa gatan. De har inte samma prioritet som bilister och det är inte självklart att de får korsa gatan utan de ska trycka på en knapp för att få "tillstånd för att gå över gatan" (Gehl 2010, s. 124). Eftersom det här arbetet fokuserar på GC-vägar och passager i ett grönområde är det i mitt tycke särskilt viktigt att inte upplevelsen av att möta gaturummet förstör karaktären av grönområdet som ska finnas för rekreation och fritidsaktiviteter.

Gehl tycker dessutom att GC-vägar ska prioriteras vid plogning och belysning så att de fungerar året runt. Belysningen ska vara riktad mot människors ansikten, fasader eller mörka hörn på huvudstråken (Gehl 2010, s. 133). Detta höjer såväl tryggheten som säkerheten och visar på hur viktiga dessa vägar är (Gehl 2010, s. 187).

Gehl ser på cykling som en form av "foot traffic" och att det står för levande, säkra, hållbara och sunda städer (Gehl 2010, s. 182). Han framhäver att det just idag, i en värld av förorening genom fossilt bränsle samt problem med klimatförändringar och hälsa, är särskilt viktigt att prioritera cykling för att

nå dessa hållbara och sunda städer där det är lätt att cykla. Enligt honom ska det finnas ett cykelnät som sträcker sig från dörr till dörr (Gehl 2010, s. 182). Angående GC-passager nämner han ett exempel från Köpenhamn där ett stort antal vägar med fyra körfält har byggts om till två körfält med bred mittrefug som underlättar för cyklister och gående att passera vägen (Gehl 2010, s. 185).

Allmänt så påstår han att hur säkert ett cykelnät är beror på antalet cyklister. Ju fler cyklister som finns ute på gatorna desto varsammare är bilister, vilket också innebär större säkerhet för dem (Gehl 2010, s.186).

### 3. Cykling som transportmedel

I sin bok *Life between buildings* från 2010 kategoriserar Gehl aktiviteter som kan finnas på offentliga platser. Om sociala och frivilliga aktiviteter säger han att de beror särskilt på platsens fysiska egenskaper och om det finns andra människor på platsen (Gehl 2010, s. 11). Om man för över denna tanke till GC-vägar/-passager och vill att de också ska användas till frivilliga aktiviteter, dvs. att de väljs framför en annan alternativ väg, så borde de också uppfylla vissa krav för att inte bara vara en del av nödvändiga aktiviteter, dvs. arbets- eller skolvägar.

I rapporten av Krister Spolander Consulting *Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter* (2006) menar författaren att cykling är en frivillig verksamhet, det vill säga att det finns alternativ och att man gör ett medvetet val (Spolander 2006, s. 12). Betydelsen av framkomlighet och säkerhet i korsningar är därför mycket viktiga. Om dessa inte finns minskar värdet av cykelnätet och man väljer att inte ta cykel. För framkomligheten och säkerhet är det vägytan, vägvisning/orienterbarhet och omsorgsfull detaljutformning som är viktiga och att det är snabbt, smidigt, säkert och tryggt att cykla (Spolander 2010, s. 13).



I boken *Hållbar utveckling. Om kris och omställning i stad och samhälle* (2002) av Olof Wärneryd slår författaren fast att 34 % av det totala antalet resor går till olika fritidsaktiviteter och 23% har med inköp eller att ta del av samhällsservice att göra. 26% av resorna gick till arbete eller skola och endast 5% var tjänste- eller studieresor (Wärneryd et al. 2002, s. 74). Det är alltså 58% av alla resor som kan kallas för fritidsresor medan 31% har med jobb/skola att göra. På jobb- och skolvägar är det lätt att förstå att det ska vara bekvämt och framförallt snabbt att cykla men när det handlar om fritidsresor brukar tid kanske inte spela stor roll om man inte har en tid att passa. I sådana fall blir omgivningen viktigare.

#### 4. Upplevelsevärden i grönoråden

I *Rekreationsvärden i parker och grönområden* (2012) av Jolanda Lemberg beskrivs en studie som genomfördes av Stockholm stad, en sociotopkartering enligt Alexander Ståhles metod. Han använder en metod för att värdera upplevelse och funktion hos grönområden som kartlägger sociokulturella kvaliteter på olika grönområden i staden med hjälp av brukarna. Stockholm stad frågade alltså år 2003 Stockholms invånare vilka platser de besöker och vilka kvaliteter platserna har. Denna undersökning visade utöver själva resultatet, dvs. sociotopkartan, att trygghet och trivsel är viktiga faktorer för välbesökta platser (Lemberg 2012, s. 17).

Lemberg skriver, förutom om undersökningen av Stockholm stad, att rekreation är viktig för människor i västvärlden idag då livet mer och mer kännetecknas av stress och stressrelaterade sjukdomar (Lemberg 2012, s. 39). För att stadens invånare ska kunna njuta av rekreatiomsområden är det ännu viktigare att de är tillgängliga (Lemberg 2012, s. 39), till fots och med cykel.

I Boverkets rapport *Landskapets upplevelsevärden – vilka är de och var finns de?* står att "positiva upplevelser av natur påverkar hälsa och välbefinnande"

(Boverket 2007, s. 13). I denna rapport har det gjorts en studie om kvaliteter som är viktiga att ha i närheten av bostad. Resultatet visar att "det finns ett behov av ostörda, naturpräglade områden där man har möjlighet att återhämta sig i en vacker natur, fascineras, och kan vara trygg och känna lugn och ro" (Boverket 2007, s. 17). Utöver detta framtofs 15 kvaliteter som ansågs av mer än tre fjärdedelar av de svarande vara viktigast att ha i ett grönområde i närheten av bostaden, arbetsplatsen eller skolan. Dessa kvaliteter var: Vackert, möjlighet att bli uppiggad och bättre till mods, möjlighet att bli lugnad och avspänd som motvikt till arbetet, städat, trygg och säker miljö, bullerfritt, växter och djur i naturlig miljö, möjlighet att hålla sig i trim och att vara frisk, naturartat område, lugn och fridfull karaktär, trädrikt, ostördhet, variationsrik miljö, stort och fritt och park med gräsmattor (Boverket 2007, s. 18). I studien har dessa kvaliteter sedan delats in i fyra grupper (ostördhet i en variationsrik miljö, naturpräglad miljö, möjlighet till återhämtning, trygghet i en välskött miljö) som i sin tur har analyserats på samband med välbefinnande. Resultatet av sambandsanalysen var att välbefinnande och ostördhet i en variationsrik miljö har störst samband medan välbefinnande och trygghet har lägst (Boverket 2007, s. 21). Om man däremot tittar på resultaten mer detaljerat så kommer det fram att trygghet i välskött miljö är mycket viktigt för just dem som bor i stadsmiljö (Boverket 2007, s. 30). Detta betyder att även om det allmänt sett inte finns något större samband mellan välbefinnande och trygghet, så är trygghet ändå särskilt viktig i grönområden i stadsmiljö. När alltså ett grönområde i stadsmiljö möter gaturum på det sättet som betraktas i det här arbetet så kan man enligt denna rapport utgå från att det också ska råda särskild trygghet i mötet mellan grönska och bilväg.

I *Upplevelsevärden. Sociala kvaliteter i den regionala grönsstrukturen* står: "Människan mår bra av grönska. Kontakten med grönområden och parker gör att vi drabbas av färre fysiska och psykiska besvär, stressen minskar, koncentrationsförmågan ökar och det går fortare att läka sjukdomar." (Regionplane- och trafikkontoret 2001, s. 9).



Syftet med rapporten var att bestämma gröna kilars sociala värden, att få en överblick över svagheter och styrkor av gröna kilar (Regionplane- och trafikkontoret 2001, s. 10). Den använda metoden byggde på Patrik Grahns parkegenskaper. Grahn fokuserar också på upplevelser i rekreationsområden och har beskrivit åtta parkkaraktärer som ger en variation av upplevelser. Dessa parkkaraktärer är: rofylldhet, vildhet, artrikedom, rymd, vidd, viste, samvaro och kultur (Grahn 2005, refererat i Regionplane- och trafikkontoret 2001, s. 12-13). Då det dock finns skillnader mellan parkmiljöer och friluftsområden har metoden anpassats (Regionplane- och trafikkontoret 2001, s. 11). Parkegenskaper heter här upplevelsevärden. Det finns sju upplevelsevärden och till var och en av dem finns respektive förväntningar, aktiviteter, störningar och parametrar som tillsammans utgör upplevelsevärden. Störningar och aktiviteter är särskilt intressanta för när man tittar närmare på störningar så nämns ofta buller men också "stora fula anläggningar i landskapet" och "andra störande brukarkategorier" (Regionplane- och trafikkontoret 2001, s. 17).

Dessa begrepp passar, i mitt tycke, bra som beskrivning för en bilväg som korsar ett grönstråk och som ska passeras av grönområdets besökare. En gata kan lätt kännas som en "ful anläggning i landskapet" när man är på en promenad i ett grönområde och ska passera gatan. Trots att det kan bero på vem man frågar så tycks en bilväg alltid vara störande för någon som söker rekreation i ett grönområde.

Med "andra störande brukarkategorier" menas intressekonflikter mellan brukarkategorier. Till exempel kan okopplade hundar verka hotfulla, gående i skidspår upplevs störande för skidåkare, en golfbana är irriterande för dem som vill ha skogskänsla. Dock beror det alltid på målgruppen vilken störning som upplevs. Någon som söker ostördhet och lugn kan känna sig störd av en cyklist medan någon som söker samvaro, aktivitet eller kulturhistoria inte skulle irritera sig på en cyklist

(Regionplane- och trafikkontoret 2001, s. 22). På en GC-passage kan samma problem uppstå att någon känner sig störd av en annan brukarkategori. En cyklist vill kanske ta sig över gatan så snabbt som möjligt medan en äldre person som är på en promenad vill ta det lugnt och inte känna sig stressad för att kunna passera gatan tryggt och säkert.

Som aktivitet nämns minst en av följande till varje upplevelsevärde: ströva, vandra, cykla, promenera (Regionplane- och trafikkontoret 2001, s. 17). Detta visar hur viktig en så enkel aktivitet som att gå eller cykla är för upplevelsevärdet av grönområden.

## 5. Säkerhet och kommunala styrdokument

I detaljplanen skiljer man bland annat på park-/naturmark och gatumiljö (huvud-/lokalgata). Det speciella på de utvalda platserna i det här arbetet är dock att de två olika användningsområdena angränsar varandra men trots den nära kontakten av dessa områden är det endast en enhet (trafikplanering) som ansvarar för marken på dessa platser.

I *Parkprogrammet för Uppsala* från 2002 (Uppsala kommun) kan man läsa att befintliga GC-stråk ska knytas ihop och astt grönstråkens värden ska vårdas framförallt stråket som en förbindelse mellan stad och land. Möjligheter att förbättra och knyta ihop grönstråken vid förändringar ska beaktas och barriärer ska bli lättare att passera. Det står även att man ska beakta "säkerhetsaspekter där olika grupper av oskyddade trafikanter blandas" (Uppsala kommun 2002, s. 9). Dock står det ingenting om situationer där oskyddade trafikanter blandas med skyddade. Här glömdes möten mellan grönområden och gaturum bort.

Angående cykelpassager finns det planeringsåtgärder såsom att hastighetssäkra, anlägga färgade cykelfält och cykelboxar mm. För cykelvägar i grönområde finns det också riktlinjer. Dessa syftar däremot på

attraktivare och upplevelserikare cykling. Till exempel ska linjeföringen vara böljande och mjuk för att ge en rikare upplevelse och cykelvägarna ska vara varierande och buskar, stenhällar eller höjdpartier ska utnyttjas i utformningen (Åberg 2003, s. 7).

I *Utkast till handlingsplan för arbete med cykeltrafik i Uppsala* av Uppsala kommun (2012) samlas mål och åtgärder för ett bättre cykelvägnät och en större andel cyklister i Uppsala. Att cykla i Uppsala ska enligt målen vara tryggt, snabbt och bekvämt (Uppsala kommun 2012, s. 3). Dock står det inte något om trivsel eller upplevelser trots att man refererar till översiktsplanen, där det står att cykelnätet utöver att vara sammanhängande, gent, tryggt och säkert också ska vara "attraktivt" (Uppsala kommun 2012, s. 5). Begreppet "attraktiv" förklaras dock aldrig och uppfattas därför som liktydig med "gent, tryggt, snabbt, säkert, sammanhängande och utan hinder". Från landskapsarkitektens perspektiv innefattar detta begrepp dock mer än trygghet och snabbhet.

Prioritering av GC-vägar i detta utkast är följande: 1. huvudstråk, 2. huvudnät och 3. övriga/lokala gator. Vid prioriteringen utgår man från cykelflöden, bebyggelseutveckling och målpunkter såsom större arbetsplatser, studentområden, koppling till det regionala cykelnätet och till Uppsala resecentrum (Fritz, Medborgardialog, 2012-10-30). Grönstrukturen spelar ingen roll vid prioriteringen och huvudstråken blir de som är raka och snabbast trots att jobb-/skolrelaterade resor förekommer i mindre utsträckning än fritidsresor (se ovan).

## 6. Reflektion om litteraturen

Sammantaget stödjer den litteratur som använts som underlag till det här arbetet den grundläggande utgångspunkten och visar att cykelpassager är platser där två motsägelsefulla aspekter möter varandra, naturupplevelse och trafiksäkerhet. Ändå anses cykelpassager som ett trafikrelaterat problem

– även när de är del av ett grönstråk - där man ofta använder endast fysiska åtgärder för t.ex. bättre sikt och hastighetssäkring. Detta beror på att själva marken enligt detaljplanen definieras som gatumiljö (huvud- eller lokal-gata). Landskapsarkitektoniska gestaltungsmedel och därmed helhetssyn på platsen saknas ofta här. Dessa används endast på park- eller naturmark. Vid utformning av GC-vägar i parkmiljö har man helt andra medel och möjligheter att utnyttja landskapsarkitektens kompetens som inte finns när GC-vägen passerar en bilväg.

Jag kunde endast hitta litteratur om antingen naturupplevelser i grönområden eller trafiksäkerhetsåtgärder för GC-passager. Detta tyder på att det är två skilda teman som hanteras oftast oberoende av varandra. Angående utformning av GC-passager ur ett landskapsarkitektoniskt perspektiv så hittade jag inga exempel eller tips på hur de skulle utformas för att gående och cyklister får en positiv och trivsam upplevelse av landskapet. Ur trafikplanerarens synvinkel får man riktlinjer på utformningen som dock är åtgärder som begränsas endast till gatumiljö. När det gäller ett grönstråk är det landskapsarkitektens inflytande som påverkar gestaltningen av själva grönområdet och utformningen av GC-vägen mest. Eftersom Uppsala kommun i allmänhet värderar grönstråk i staden högt (Uppsala kommun 2002, s. 15) och hela cykelvägen – dvs. även passage över gata – ingår i grönstråket, tycker jag att landskapsarkitekters inflytande inte får sluta där gränsen mellan gatu- och parkmiljö går. Ett landskapsarkitektoniskt perspektiv kan hjälpa att se hela platsen, dess omgivning och karaktär samt att det omfattar flera aspekter såsom växtlighet, belysning, markmaterial, rumslighet och identitet. Alla dessa aspekter möjliggör att man kan arbeta med gestaltningen på ett mer kreativt och mångsidigt sätt samtidigt som man också tänker på hur landskapet upplevs av brukarna.

Litteratursökningen skulle dessutom vara ett sätt att få fram principer eller idéer hur man kan gestalta GC-passager. Som nämnt ovan var det

svårt att hitta exempel där man har utgått från ett landskapsarkitektoniskt perspektiv och försökt att skapa upplevelse för gående och cyklister på sådana platser. Aspekter som i allmänhet är viktiga för cykelvägsplanering och grönområden är däremot att vägarna ska vara intressanta, upplevelserika, varierande, bekväma, utan hinder och med bra beläggning. Vägvisning och orienterbarhet spelar roll likaså en omsorgsfull detaljutformning. Även om dessa aspekter gäller för GC-vägar i grönområden är tanken i det här arbetet att inkludera dessa i utvecklingen av förslagen till utvalda platserna.

Principer som kan användas för att främja GC-passagens säkerhet däremot hittas lätt i till exempel kommunala planeringsdokument. Exempel på sådana är: Mittrefug, färgat cykelfält, gupp, avsmalning, bra beläggning, sikttriangel, bra och tydlig belysning, framkomlighet och prioritering vid plogning. Alla dessa har syftet att säkra cyklisters och gåendes färd.

Några exempel på utformning av GC-passage på gatan (enligt Rehnberg, 2002):

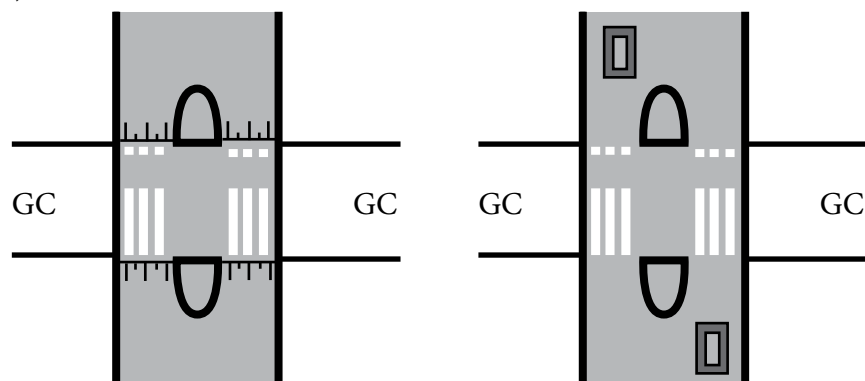


Bild 4: GC-passage med mittrefug och upphöjd gata. Bild 5: GC-passage med mittrefug och busskuddar.

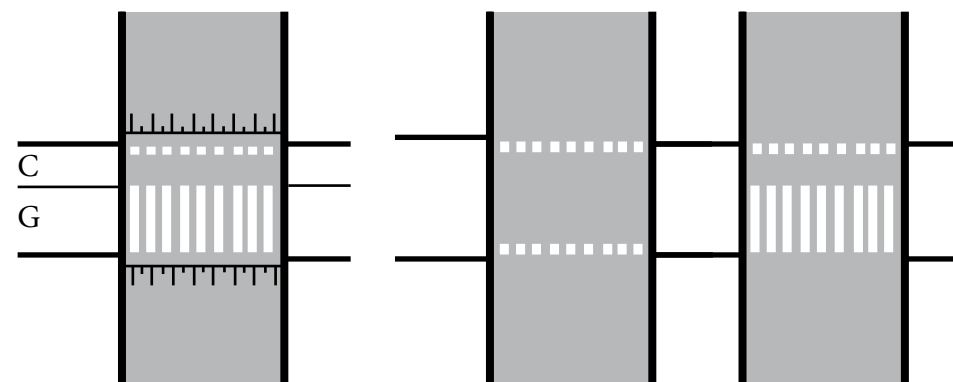


Bild 6: GC-passage med upphöjd gata. Bild 7: Markering för enkel cykelöverfart och för cykelöverfart i kombination med ett övergångsställe.

# Exempel från andra städer och länder

På internet sökte jag även positiva exempel för GC-passager i andra städer och länder. Det var svårt att hitta exempel för just GC-passager som är en del i ett grönstråk. På Exempelbankens hemsida, som är en samling av genomförda vägprojekt i Sverige, kunde man hitta bra exempel på hastighetssäkrande åtgärder. De flesta sökresultat var dock passager i urbana miljöer och utan koppling till något grönstråk.

På Stockholmsvägen i Enköping byggdes till exempel en ny GC-passage med avsmalning som ska få bilister att sakta ner farten. Utöver det finns det kullersten på sidohindren som förhindrar att cyklister tar genvägar och därmed höjer säkerheten.

I Hedemora på Gussarvsgatan har man arbetat med att få fram tydliga strukturer som ska underlätta för gående och cyklister att passera gatan. Röda betong- och gatstenar låter passagen sticka ut vilket höjer kontrasten och därmed främjar säkerheten. De olika färgerna och strukturer gör dessutom att passagen inte ser så gråtrist ut.

I Norrköping på Vasaleden finns det ett exempel där man har tänkt på mer än endast själva GC-passagen. Det har tagits hänsyn till anknytningen av GC-passagen till omgivningen så att det skapades en ny upplevelse av landskapet på denna plats. Man har arbetat med olika material och lagt ett mönster i gat- och betongsten på GC-vägen vid sidan om själva passagen. Man har alltså inkluderat hela platsen nära passagen vilket höjer igenkännandevärdet samt upplevelsen av platsen som en helhet. Detta är alltså ett exempel på hur man kan arbeta med upplevelsen av hela platsen och skapa en övergång och samband mellan GC-passagen och de områden den förbinder.

Eftersom Nederländerna är kända för lyckad och uppskattad cykelplanering, började jag också leta efter exempel från kända städer i det landet. En av de mest kända orterna för cykelplanering är Houten. Där finns det till exempel en GC-passage med bred mittremsa och upphöjning som varnar bilister för passagen. Mittremsan underlättar för cyklister och gående att passera gatan vid starkt frekventerad trafik.

Utöver det verkar vägen inte så "tungt" och grönskan förstärks genom att dras ut på bilvägen

Ett annat exempel i Houten är en cykelöverfart där bilister har väjningsplikt. Istället för trafikljus finns det ett väjningspliktsmärke. Prioritering av trafikflöden har ändrat still fördel för cyklister. Genom en upphöjning blir det dessutom lättare för cyklister att passera och fysiska och visuella hinder, såsom kantsten, försvinner.

Dessa exempel på utformning av GC-passager var ett komplement och skulle ge inspiration till utveckling av förslagen.



# Platsbeskrivningar

## Byggmästarparken



Bild 8: Flygbild på Byggmästarparken samt omgivning.

Byggmästarparken ligger öster om Uppsala centrum i stadsdelen Sala backe. Verkmästargatan som delar parken i två delar är en mindre trafikerad lokalgata men här går även en av Uppsalas stadstrafiks stomlinjer var tionde minut.

Parken är avlång och ca. 600 meter lång. Den sträcker sig i sin längd från sydväst mot nordost. Längs den södra långsidan löper GC-vägen parallellt till parkens yttre gräns. Hela parken samt GC-vägen är plana och gör det därför lätt att cykla eller gå.

I Byggmästarparken finns det en lekplats och en fotbollsplan samt olika sittmöjligheter. Parken har större öppna gräsytor samt träd, buskar och häckar som är utspridda över parken och ger skugga såväl som skyddade platser.



Bild 9: GC-passagen på Verkmästargatan vid Byggmästarparken.



## von Bahrskas häcken



Bild 10: Flygbild på von Bahrskas häcken samt omgivning.

von Bahrskas häcken ligger norr om Uppsala centrum i stadsdelen Löten. Det är ett grönområde med tydlig skogskaraktär som sträcker sig från Gränbyparken i öst till Vattholmavägen i väst och är en viktig länk, såväl i cykelnätet som inom det ekologiska nätverket.

GC-vägen ligger precis i mitten av det skogsliknande grönområdet och är lika lång som det, ca 1,3km. Marken är inte böljande på hela GC-vägen (förutom vid gångtunneln vid ishallarna) och på platsen vid GC-passagen finns det inte heller större höjdskillnader.

von Bahrskas häcken korsas av tre gator, den platsen som ingår i det här arbetet är där Gamla Uppsalagatan korsar von Bahrskas häcken.



Bild 11: GC-passagen på Gamla Uppsalagatan vid von Bahrskas häcken.



## Stadsskogen



Bild 12: Flygbild på västra delen av Stadsskogen samt omgivning.

Stadsskogen är ett skyddat naturreservat och med sina 100 ha (Anderson et al. 2006, s. 6) är den ett av de största grönområdena i Uppsala. Området binder ihop fyra stadsdelar: Kåbo, Norby, Eriksberg-Håga och Eriksberg.

Genom sin storlek och placering mitt i staden är det ett väl uppskattat och attraktivt rekreationsområde. Storleken medför också olika karaktärer i själva området, vägarna slingrar och är böljande och gör att det intressant att vistas i denna skog. Närmast GC-passagen är GC-vägen som kommer från väst plan men på östra sidan finns det en lutning ner från gatan in i skogen. Även reservatets ytor på denna sida med träd och undervegetation ligger en bit lägre än bilvägen. Mellan trottoaren och skogen på den östra sidan av bilvägen är det alltså en påtaglig höjdskillnad.

Sociotopvärden som Park och naturlek, Ro, Grönska, Picknick, Naturupplevelse, Skogskänsla, Promenad och Vintersport tyder på en stor mångfald av aktiviteter liksom en stor mångfald av åldersgrupper.



Bild 13: GC-passagen på Norbyvägen vid Stadsskogen.



# Samtal med fotgängare, cyklister och experter

## Samtal med fotgängare och cyklister

I det här avsnittet beskrivs själva samtalsprocessen och det reflekteras över dess resultat. Dessutom sammanfattas resultaten av samtalen på respektive plats och allmänna slutsatser redovisas.

Samtalen har varit beroende av personen jag har pratat med. Eftersom frågeformuläret innehöll många öppna frågor bestämde den tillfrågade själv hur mycket han eller hon ville berätta. Själva frågeställningen kunde ibland också variera när personen inte förstod frågan eller verkade att ha svårt att svara. I de fallen var jag tvungen att förklara min fråga och formulera om den eller (om så behövdes) ta hjälp av ett exempel. Det sistnämnda kunde ha förvrängt svaret eftersom frågan då inte var lika öppen som den skulle vara, alltså utan svarsalternativ.

Det var svårt att få cyklister att stanna eftersom de flesta inte brukar gå av cykeln för att korsas gatan. Detta gäller även korsningen på von Bahrskas häcken där det finns trafikljus. Ändå lade jag vikt vid att ha en jämn fördelning av cyklister och fotgängare i min undersökning.

Sammantaget har samtalen varit väldigt fria och förutom några få undantag stannade alla trafikanter jag frågade för att hjälpa mig med min undersökning. Några av samtalen blev längre och trafikanterna blev i några fall mycket engagerade, men ibland kunde det också hända att den tillfrågade hade bråttom och valde att svara väldigt kort eller inte visste vad den skulle svara. Detta kan också varit anledningen till att svaret "jag vet inte" kom upp ibland.

Efter att jag prövat mitt frågeformulär i en "testkorsning" valde jag att inte göra min undersökning på morgnar eftersom trafikanterna då brukar ha bråttom. Fördelen med morgnar hade varit att få träffa fler trafikanter under en kort tid vilket inte var fallet på eftermiddagar då många kommer

hem från jobbet eller gör privata ärenden vid olika tider och därmed mer utspritt under en längre tid. För mig betydde detta en lägre frekvens av trafikanter på cykelvägen samt färre svar än väntat, cirka 2-3 personer per timme. När det var mycket trafikanter ute på GC-vägen kunde jag få så många svar som åtta personer per timme. På helgerna var det ännu mer utspritt eftersom det då inte fanns någon rusningstid kopplad till arbetspendling. Mina undersökningar helgtid förlade jag därför till tider mellan kl. 11.00 och kl. 16.00.

## **Byggmästarparken**

På övergångsstället vid Byggmästarparken har jag fört samtal med 20 trafikanter. Största delen av de tillfrågade var på promenad men för nästan lika många var det en fritidsväg. Skillnaden är att en promenad är utan något speciellt mål utan bara för att komma ut i naturen medan en fritidsväg har ett mål såsom att besöka en kompis eller gå och handla. Antal fotgängare och cyklister som var på väg till jobbet eller skolan var få.

Alla de tillfrågade gillade GC-vägen och övergångsstället. På GC-vägen var det framförallt den "fina parken", "träden" och "grönskan" som uppskattades. Men också att man slipper bilar nämndes några gånger vilket var intressant för den här undersökningen eftersom utgångspunkten är att människor väljer grönområden just för detta. Däremot var det inte lätt för de tillfrågade att berätta varför man tyckte om övergångsstället. De allra flesta (mer än hälften) svarade endast att övergångsstället var "helt ok" utan att kunna sätta fingret på vad de gillade med det.

Majoriteten angav att de kunde ha valt en annan väg och att GC-vägen genom Byggmästarparken antingen var kortare eller "finare", vilket för trafikanterna betydde naturlig och lugnare eller utan bilar.

Frågan om vad som var positivt på övergångsstället gav inget tydligt svar. Det finns inget entydigt svar och ingen majoritet bland svaren. Däremot var

ett ofta förekommande svar att sikten (framförallt i samband med bussarna) och belysningen var dåliga.

När de tillfrågade skulle fundera på hur det kändes när de passerade gatan kom det fram att det inte var någon särskild känsla. Några svarade att de kände sig trygga eller att det gick fort men att det inte fanns något särskilt som fångade deras uppmärksamhet. Detsamma gäller också för förbättringsidéer, det som nämndes mer än endast en gång var belysning för säkerhetens skull (Bilaga 2).

### **von Bahrska häcken**

Resultat från undersökningen i von Bahrska häcken är nästan likadant som det från Byggmästarparken men till skillnad från de andra var det nästan en jämn fördelning av trafikanter som var på väg till skola/jobb, hade en fritidsväg och som gick en promenad. Det var 21 trafikanter som jag pratade med på den platsen och alla tyckte om GC-vägen och passagen. GC-vägen uppskattades för sin skogskaraktär, för att den var fin och att det inte fanns bilar där. Däremot är GC-passagen, liksom i Byggmästarparken, bara "ok". På den här platsen var det alltså också svårt att säga precis varför de gillade passagen. En stor del av de tillfrågade kunde ha tagit en annan väg men valde vägen ifråga för att den är "kortare" och "finare", vilket för de flesta betydde nära naturen (se fråga 4, bilaga 3). Angående önskade förändringar och upplevelse eller känsla när de passerar gatan var svaren väldigt lika dem i Byggmästarparken: det gick fort och kändes tryggt för några och det man skulle kunna tänka sig som förbättring var ökad belysning för att höja säkerheten men de flesta sa ändå att de inte visste på vilket sätt man skulle kunna förbättra passagen.

Det som skiljer den här passagen från de andra är trafikljuset som verkar vara uppskattat. De tillfrågade menade att det är positivt med det eftersom det går fort att passera gatan och det snabbt blir grönt för cyklister och gående (Bilaga 3).

### **Stadsskogen**

På platsen Stadsskogen var det 24 personer som svarade på frågorna och ungefär hälften av dem var på promenad. Som på de andra platserna gillade alla själva GC-vägen och detta för skogens och naturens skull. GC-passagen däremot var inte omtyckt av alla. Hälften av de som gillade passagen tyckte att den var "ok" och de som inte gillade passagen tyckte att det var många bilar och att det kändes otryggt och farligt.

Flertalet av de tillfrågade valde den vägen framför ett annat alternativ och gjorde det för att den var "kortare" och "finare". Svaren angående positiva och negativa egenskaper hos passagen var blandade men det som var intressant och stack ut var att lika många tyckte att bilars hastighet var en positiv faktor som de som tyckte det var negativt. Detta styrktes också genom att nästan lika många menade att passagen kändes otrygg som de som tyckte att det gick fort att passera gatan. På den här platsen var det dessutom ovanligt många som svarade att de önskade sig en gångtunnel eller trafiksignal (Bilaga 4).

### **Sammanfattning och reflektion**

Huvudupptäckten i denna undersökning med samtal var att såväl gående som cyklister inte tänker eller funderar mycket på just själva övergångsställen och dess utformning när de passerar gatan. Det är rätt många som stör sig på bilarna men de funderar inte mer på vad som är positivt eller negativt med själva övergångsstället och hur man skulle kunna förbättra det. Detta betydde för mig att en del av målet med förslagen skulle vara att skapa en landskapsupplevelse som de oskyddade trafikanterna uppskattar och känner igen. Rädslan för bilar och den resulterande otryggheten ska minskas. Trots att fokus och funderingar av cyklister och gående inte låg på själva GC-passagerna är utformningen av dessa viktig. Genom utformningen kan säkerheten förbättras och fokus hamnar inte på till exempel bilisters hastighet utan på själva passagen och dess utformning.

Alla tillfrågade tyckte om GC-vägarna men alla tyckte inte om GC-passagen. Den enda platsen där GC-passagen ogillades var dock Stads-skogen. Trots att de tillfrågade hade en åsikt om att passagen var bra eller dålig så kunde de ofta ändå inte berätta vad som var negativt med passagen och vad som kunde förbättras.

På alla tre platser blev det tydligt att val av färdväg oftast var medvetet och påverkades av längden på sträckan och den fina, naturlika omgivningen. Omgivningen spelar alltså roll. Rätt utformning och gestaltning kan locka folk ut på GC-vägen. Om GC-passagen är lika uppskattad känns den mindre som ett hinder och kan göra att ännu mer cyklister eller gående väljer respektive GC-vägen.

Majoriteten av svaren från undersökningen angående för-/nackdelar och önskemål om förändring var relaterade till säkerhet. Angående själva GC-vägen tänkte de flesta av de tillfrågade på naturupplevelsen eller grönstråket som GC-vägen låg i. Oftast valde de medvetet grönstråket för att det var en finare, lugnare och grönare omgivning men också för att de då slapp bilar. Däremot såg de främst sambandet mellan övergångsstället och säkerhet/trygghet. Bara få tänkte och funderade över en estetisk GC-passage.

Att fokus hamnar på endast säkerhet kan bero på att den inte är hög. Om GC-passagen kändes säker och trygg skulle cyklister och gående lägga märke till själva landskapsupplevelsen (Litsner). Det är målet för det här arbetet: att skapa säkra GC-passager genom en förbättrad utformning så att landskapsupplevelsen hamnar i fokus.

#### Samtal med experter

Principiellt blev det två olika typer av samtal. I början av arbetet var meningen med samtalen främst att få en bättre inblick i planering av GC-passager. Vilka hastighetssänkande åtgärder använder man? När använder man tunnel

och trafiksignal? Vad är för- och nackdelar med dem? Hur brukar ett enkelt övergångsställe samt cykelöverfart se ut och vad ska man ta hänsyn till vid gestaltning av sådana? Detta är några exempel på samtalsämnen. Utöver det har jag också frågat experterna om vad de tyckte om de utvalda platserna. Svaret blev ofta beroende på deras yrke. Landskapsarkitekter svarade till exempel på frågan hur en "attraktiv" GC-väg ska se ut, att den ska vara i en omväxlande, bullerfri miljö utan luftföroreningar och att det inte ska vara den kortaste, dvs. raka, vägen. Trafikplanerare däremot tyckte en "attraktiv" GC-väg ska vara snabb, utan gropar, sammanhållande, trafik-säker, med växtlighet som ska rensa luften och minska bullret, den ska ha en viss bredd, sandas och snöröjas.

Samtalen återspeglade – liksom litteraturen – utgångspunkten i mitt arbete: vid GC-passager i ett grönområde träffar två världar på varandra, landskapsarkitektur och trafikplanering. Man brukar alltid se det som att cyklister eller gående korsar gatan på en passage men inte att bilar korsar ett GC- och grönstråk. Än så länge har GC-passager varit platser där man utgår från gatumiljöns perspektiv, dvs. trafikplanerare var ansvariga men parkavdelningen på Kontoret för samhällsplanering på Uppsala kommun konsulterades ibland, dock inte under hela planeringsprocessen (Espmark, Fritz, samtal 2012-11-01). Från parkavdelningens sida är GC-passagen i ett grönstråk en väldigt liten del av hela GC-vägen där man inte satsar på gestaltning. Men den lilla delen kan ha stor effekt på upplevelsen av grönområdet. Uppfattningen om arbetsfördelning angående GC-passagers planering verkar vara vanlig, experterna var experter på antingen landskapsarkitektur eller trafikplanering och det finns inget utökat samarbete mellan dem vid utformning av GC-passager. I mitt tycke behöver båda få en större förståelse för varandras kunskaper.

Intressant och i mitt tycke viktigt var också temat och diskussionerna om trygghet och säkerhet, hur man kan nå båda och var gränsen mellan dem går. Sven Ekman menar att säkerhet inte är lika med trygghet och att man

måste vara noga med att särskilja dem. När människor känner sig trygga betyder det inte automatiskt att de är säkra (samtal 2012-12-14).

En annan viktig aspekt för mitt arbete som kom fram genom samtalen med experter var att det viktiga i mina förslag skulle vara att lyfta fram grönstråken. Tanken att det är bilar som korsar ett grönstråk skulle förmedlas genom rätt gestaltning. Det var alltså även bilisters perspektiv som skulle tas hänsyn till för att få dem att bli varsammare.

Även om fokus i det här arbetet ligger på små platser som bara utgör en liten del av hela vägsystemet får man inte glömma bort helheten, dvs. trafikflöde på GC-vägen och gatan eller långsiktiga aspekter. Framförallt trafikplanerarna påpekade detta eftersom en större skala och ett översiktligt tänkande är viktigt för att transportsträckor i staden ska fungera.

Dessa diskussioner om allmänna aspekter har i den senare delen av arbetet hjälpt mig att utveckla förslag för respektive plats. De samtal med experter som tog plats mot slutet av arbetet handlade dessutom mer och mer om hur de tre platserna faktiskt kunde gestaltas. Samtalen handlade därför om praktiska tips rörande materialval, utformning av passagen, typ av belysning eller hastighetssänkande åtgärder.

Materialval spelar en viktig roll eftersom färg på gatan kan försvinna pga. slitage. Om man alltså lägger markstenarna i ett mönster istället för att ha olika färger på beläggningen så blir kontrasten tydligare och håller längre eftersom själva mönstret kommer alltid att finnas kvar. Material vid upphöjning av gata är också avgörande. Asfalt och gatsten kan båda plattas till efter en viss tid. Med rätt underbyggnad är det dock möjligt att ha mer stöd. Angående mittrefug är den till exempel inte bara en fördel i den meningen att gående har möjlighet att ta sig över bilvägen i etapper utan också att sätta upp bättre belysning och vägmärken. Belysningen kan då inte skymmas och vägmärken syns tydligare (Ekman, samtal 2013-08-29).

Viktigt är dessutom långsiktighet. Om man till exempel försöker sakta ner cyklisters fart med staket, bom eller liknande ska man tänka på skötseln och tillgänglighet för personer som arbetar med den (Carlsson, samtal 2012-10-17). Vid avsmalning av gata eller anläggning av mittrefug gäller samma sak, ytorna som finns där måste vara möjliga att skötas (Brämerson-Gaddefors, samtal 2013-10-09).

### **Sammanfattning**

De vanligaste hastighetssänkande åtgärder som nämnts under samtalen är gupp, upphöjning av gatan, busskuddar, sidohinder, mittrefug, trafikljus och GC-tunnel.

Gupp är ett enkelt och effektivt sätt för att sänka hastigheten på ett visst ställe. Problemet är dock att det är en obekväm lösning för busstrafiken och att bilar kan ta upp fart strax efter hindret. Om man alltså har en gata utan busstrafik och vill få bilisterna att stanna just bara inför passagen kan ett gupp vara en bra åtgärd. En annan bättre lösning för busstrafiken däremot skulle vara en busskudde som inte är lika bredd som gatan och som är anpassad till busshjulens avstånd.

För upphöjningen av gatan gäller i princip detsamma angående bussar. När upphöjningen är för kort blir det ett irriterande moment för bussen och dess resenärer. När den dock är tillräckligt lång hjälper det att minska irritationen men ändå effektivt sänka hastigheten av både bussar och bilar. Fördelen är dessutom att det är en större yta som man kan ha annat markmaterial på så att den syns bättre. Uppbyggnaden kan dock vara krånglig om man vill att upphöjning håller länge. Genom tung trafik slits ofta slutningen i början och slutet på upphöjningen så att hela konstruktionen förlorar sin stabilitet.

Sidohinder gör att gatan blir smalare och begränsar på så sätt bilisters utrymme, vilket ska få dem att sänka farten. Sidohindren kan användas på

olika sätt. Det kan finnas bara ett sidohinder som smalar av gatan eller så kan det vara två eller fler. När det är två sidohinder kan de vara mittemot varandra, så att bara en bil i taget kan passera, eller så kan de vara förskjutna så att det blir en chikan. Över en längre rak sträcka kan en chikan också bestå av flera sidohinder.

Trafikljus försöker man att inte ha för många eftersom de påverkar biltrafikens flöde och behöver underhållas oftare. De ska därför användas endast vid högfrekventerade gator, om det finns mer än två körfält eller för barnens skull nära skolor.

Det finns andra trafiksignaler för GC-passager som till exempel reagerar när en fotgängare vill korsa gatan eller som uppmärksammar bilister genom ett blinkande ljus. Sådana har dock inte byggts många av och ingen av experterna visste ett bra exempel på en sådan signal.

GC-tunnlar försöker man idag också att undvika eftersom många känner att de är läskiga framförallt vid mörkret och när man inte ser långt eller vad som kommer på andra sidan. Dessutom kan de vara ganska komplexa när det finns anslutningar från sidan och där är sikten mycket viktig. Här behöver man även stort utrymme, för sluttningen in i tunneln får inte vara för brant så att cyklister inte får för hög fart, att rullstolsburna också kan använda tunneln och att skötsel på dessa ytor är möjlig. Fördelen av denna planskilda lösning är dock att cyklister och gående inte blandas med bilister.

Angående utformningen av ett övergångsställe så görs det idag ofta i samband med en cykelöverfart. Markeringen för denna överfart är vita kvadratiska fält i rad parallellt med övergångsstället. För synskadade finns det dessutom ofta vita eller taktila plattor vid övergångsstället. Det ska också finnas vägskyltar som varnar bilister och belysning ska vara riktad på övergångsstället vilket inte alltid är fallet idag. Det är därför att man helst vill ha mittrefug som underlättar att korsa gatan för gående och cyklister

när det är en högt frekventerad eller särskilt bred gata. Dessutom kan belysningen monteras på mittrefug som gör att de oskyddade trafikanterna upplyses bättre.

De praktiska tipsen från experterna var framförallt tips på förbättrad säkerhet och gällde mest utformning av passagerna på gatan. Säkerheten spelar självklart en viktig roll inom trafikplaneringen men minst lika viktig är den för platsens upplevelsevärde. Om inte säkerheten garanteras har trafikanter inte möjlighet att faktiskt uppleva landskapet på platsen. På en osäker och otrygg plats ligger fokus på just den känslan av otrygghet och därmed på säkerhetsaspekten. Trafikanter får då inte möjligheten att uppleva platsen på ett positivt sätt. För att alltså kunna införa ett landskapsarkitektoniskt perspektiv på dessa platser är det därför viktigt att förena landskapsarkitektur med säkerhet. Säkerhetsaspekten eller känslan av otryggheten får inte dominera på dessa platser så starkt som den tydligen gör idag enligt samtalen.

Ytterligare aspekter som kom fram ur samtalen är att GC-vägar är uppskattade när det inte finns några hinder. Detta passar till målsättning för omgestaltning av utvalda platserna som säger att gående och cyklister ska prioriteras framför bilister, vilket alltså ska minska upplevelsen av gatan som en barriär.



# Fallstudie Byggmästarparken

## Inventering och observation

### Typ av passage:

Ett markerat övergångsställe med nollad kantsten och en cykelöverfart (Bild 14). Det finns taktila plattor på trottoaren och körbanan är 9 meter bred.

### Upplevelse:

Enligt Uppsala kommuns Sociotopkarta förekommer det följande sociotopvärden: Lekplatslek, Sällskapslek, Ro, Hänga, Grönska, Picknick, Bollsport och Trädgårdskänsla.

Genom att största delen är gräsytor får parken en öppen karaktär. Barnen dras lätt till parken på grund av dess lekplats och fotbollsplan. Därtill kommer de stora ytor som inbjuder till annan utomhuslek och picknick. Trädgårdskänslan får man lite av genom att den ligger mellan bostadshus som har mer semiprivata bakgårdar som ansluter parken men stora blomsterrabatter finns inte.

Eftersom parken har denna öppna karaktär är det möjligt att se långt (Bild 15). När man går eller cyklar på GC-vägen dras blicken ut över parken och även nära GC-passagen har man denna upplevelse eftersom det inte finns någon barriär mellan trottoaren och gräsyterna. Endast allén längs gatan skymmer denna sikt.

### Omgivning:

Flerbostadshus med fyra och fem våningar. Dessutom finns Johannesbäcksskola öster om parken på Verkmästargatan, och två busshållplatser precis vid Byggmästarparken (Bild 16). Parken består av övervägande öppna gräsytor och längs gatan samt GC-vägen finns det trädalléer (Bild 17).



Bild 14: Övergångsställe vid Byggmästarparken.



Bild 15: Gräsmattor och parkens öppna karaktär.



Bild 16: Busshållplatsen vid Byggmästarparken.



Bild 17: Trädallén längs gatan.

### Stråk:

En målpunkt som ligger norr om Byggmästarparken är Årstaparken och Årsta centrum. Parken kopplar ihop dem med Uppsala centrum. Söder om parken ligger Tycho Hedéns väg och är starkt trafikerad vilket betyder att den utgör en barriär för fotgängare och cyklister.

### Markmaterial:

GC-vägen består av asfalt. På södra sidan av Verkmästargatan har också trottoaren fått en ny asfaltbeläggning under de två senaste åren i samband med avsmalning av gatan. På andra sidan gatan är trottoarkanten för gående nästan osynlig pga. löv som ligger på marken. På båda sidor finns det taktila plattor vid trottoarkanten för att underlätta för synskadade (Bild 18).

### Sikt:

Träden når fram till gatan, såväl allén längs med gatan som trädraden längs GC-vägen (Bild 19). Förutom trädstammarna och häcken i parkens gräns är sikten bra eftersom det finns stora öppna gräsytor i parken. När bussen stannar på hållplatsen kan den också påverka gåendes och cyklisters sikt samt bilisters sikt när de vill köra om bussen.

### Hinder:

Det finns inga fysiska hinder.

### Belysning:

Längs med Verkmästargatan, i allén, finns det hög gatubelysning och längs hela GC-vägen finns det också parkbelysning (Bild 20, 21). Själva övergångsstället har ingen särskild belysning och gatubelysningen närmast passagen skymms av trädskronorna.



Bild 18: Taktile plattor vid GC-passagen.



Bild 19: Träd nära GC-passagen.



Bild 20: Gatubelysning längs Verkmästargatan.



Bild 21: Parkbelysning längs GC-vägen.

### Underhåll/Skick:

Det samlas mycket löv på marken, pga. alléträden nära övergångsstället, som delvis skymmer målningar och markeringar. Detta gör att fotgängare korsar gatan på cykelöverfarten. De målade markeringarna på gatan är i dåligt skick eftersom de är mycket slitna.

### Växtlighet:

På den nordliga sidan av Verkmästargatan finns det en gräsremsa med en enradig allé längs gatan. På den andra sidan är allén inte lika tydligt utformad, vid busshållplatsen finns det träd men inte nära övergångsstället (Bild 22). Där finns endast träd från allén som löper längs GC-vägen. I själva parken finns det mest öppna gräsytor men också buskar och häckar.

### Skyltning/Orienterbarhet:

Det finns två vägmärken vid övergångsstället som varning för bilister för övergångsstället och GC-vägen markeras också med vägmärken (Bild 23, 24). För att uppmärksamma avsmalningen finns det en pollare med reflex (Bild 25).

### Möblering:

En bit bort från busshållplatsen vid en häckplantering i Byggmästarparken finns det bänkar och nära GC-passagen finns det en papperskorg.

### Trafikanter beteende:

Frekvensen av gående ligger på 2 (av 5) och cyklister på 3 (av 5) (Bostrand, samtal 2013-06-18). Verkmästargatan är inte starkt trafikerad och hastighetsbegränsningen ligger på 50km/h. De yngre cyklisterna är också snabba när de korsar gatan medan äldre cyklister saktar ner eller går med cykeln över gatan.



Bild 22: Vy från GC-vägen mot GC-passagen.



Bild 23: Vägmärke vid GC-passagen.



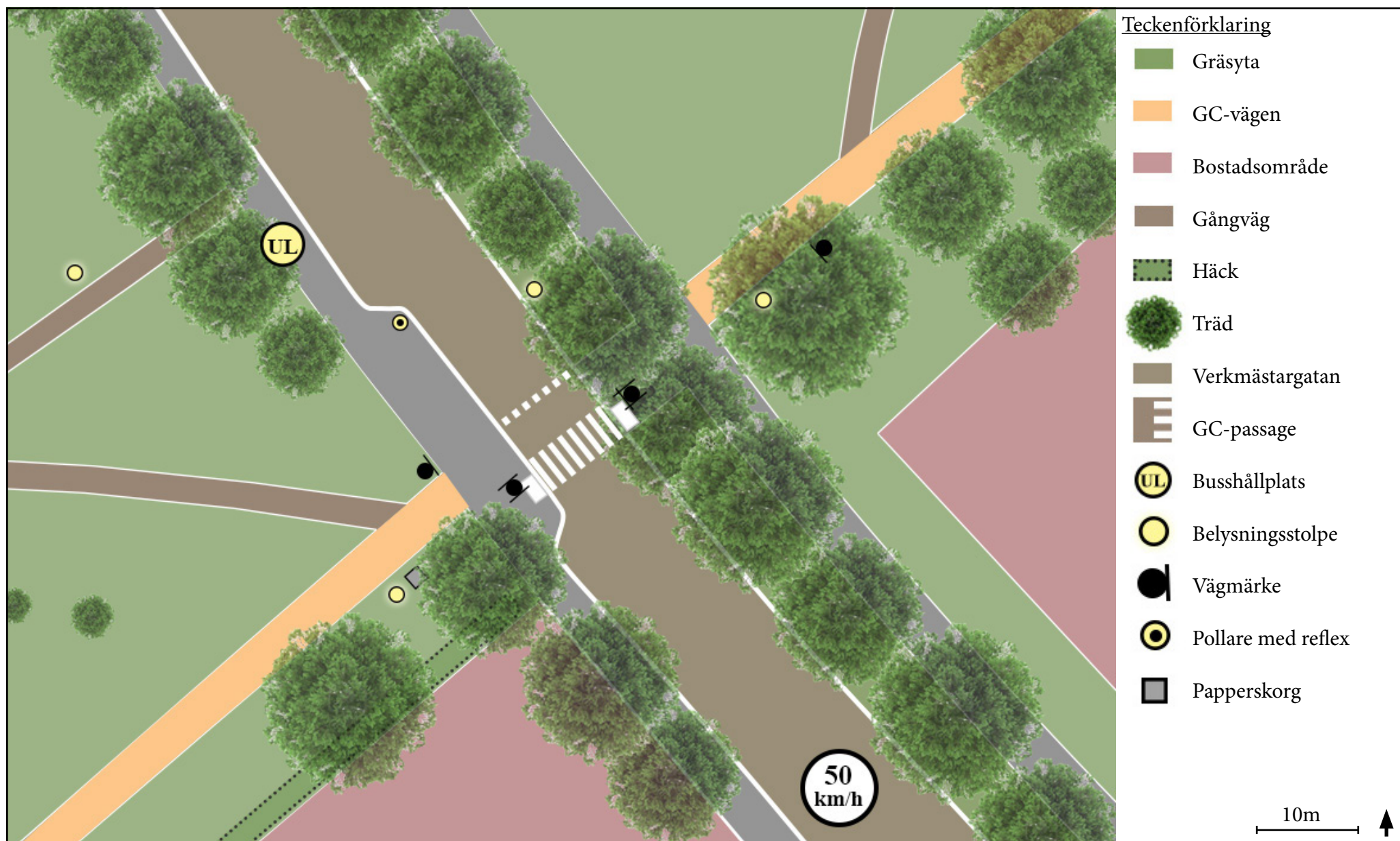
Bild 24: Vägmärke vid GC-vägen.



Bild 25: Pollare med reflex på sidohindret.



Bild 26: Plan. Befintlig GC-passage över Verkmästargatan vid Byggmästarparken



## Analys

<p>Platsen ligger vid en <b>mindre trafikerad lokalgata</b>. Detta gör att det är lättare för gående och cyklister att ta sig över gatan, olycksrisken minskar samtidigt som bullernivån. Dessutom är det en fördel att gatan redan har blivit <b>avsmalnad</b>, vilket också underlättar för oskyddade trafikanter. Längs gatan, på båda sidor, får man <b>inte parkera</b>. Förbudet gäller på hela bredden av Byggmästarparken. Detta <b>förbättrar sikten</b> samt att park-upplevelse inte blir påverkad av parkerande bilar. <b>Parkens öppenhet</b> hjälper att lätt titta ut över delar av den.</p>	<p><b>Ljustolparna skym</b>s av träd Kronorna, vilket minskar de oskyddade trafikanternas säkerhet och gör passagen mer otrygg. Dessutom är <b>allén</b> som löper längs med gatan på båda sidor <b>negativ för sikten</b> samtidigt som den förstärker intrycket av att <b>gatan övervägar parken</b>. Parken kan utöver det <b>uppfattas som två parker</b> pga. allén som skär genom Byggmästarparken. <b>Häcken</b> på södra sidan av parken som är parallell med GC-vägen bidrar också till minskad säkerhet, framförallt nära övergångsstället där det är svårt att se bilar som kör på gatan. En detalj som uppmärksammades var att det ofta fanns en bil parkerad just mellan övergångsstället och infarten till boendeområdet på södra sidan av gatan där det troligen inte var tänkt någon parkering. Dessutom kan <b>bussen</b> som har hållplats vid parken <b>skymma sikten</b> för både gående, cyklister och bilister när en bil ska köra om bussen.</p>
<p>Eftersom övergångsstället ligger på en mindre trafikerad lokalgata är det <b>enklare att genomföra hastighetssänkande åtgärder</b> på gatan. Det finns större möjligheter än om det var ett stort huvudstråk, som till exempel på Norbyvägen.</p> <p>Dessutom har parken <b>stora öppna gräsytor</b> vilket kan främja sikten och underlättar att arbeta med helheten och upplevelsen av parken i förslaget.</p>	<p>På Verkmästargatan går busslinje 7 var tionde minut. Eftersom det är en <b>stomlinje</b> är det viktigt att ta hänsyn till bussen vid gestaltningen.</p> <p>Hastighetsbegränsningen höjs från 30km/h till <b>50km/h</b> precis innan Byggmästarparken från öster. Detta kan medföra att bilar tar upp fart vid övergångsstället och inte ser det i tid.</p>



### Sammanfattning analys

Den stora fördelen med den här platsen är att Verkmästargatan är en mindre trafikerad lokalgata vilket gör att det finns större gestaltningsfrihet som ska utnyttjas. Under samtalen med trafikanterna var det en person som sa att det känns som två parker, fastän det är en. Två tyckte att det var bra med övergångsstället på den platsen, eftersom det håller ihop promenadstråket. Däremot var det en annan person som tyckte att en av farorna på platsen är just att barn tror att parken fortsätter och därför inte bromsar in med cykeln eller inte ser sig för. Dessutom fanns det två viktiga problem gällande sikten. Å ena sidan kan allén, en bit av häcken och enstaka parkerande bilar skymma sikten för bilister som ser oskyddade trafikanter för sent. Å andra sidan skymms belysningen av trädkronorna.

### Koncept

På den här platsen är alltså målet att koppla ihop de båda delarna av Byggmästarparken så att det inte känns som två olika parker på grund av att Verkmästargatan skär genom parken. Den ska vara överskådlig och öppen. Träden och häckar på gränsen av parken ska göra att man känner sig skyddad och inte ser husen omkring allt för tydligt. Från själva GC-passagen ska man kunna se långt in i parken utan att bilvägen är så påtaglig som den är idag.

Det är också viktigt att höja säkerheten så att passagen inte är en fara för barn. Det gröna stråket ska dominera över gatan och därmed uppmärksamma bilister på att de "åker genom en park". Sikten ska förbättras genom tydligare sikttriangel och bättre belysning. Dessutom ska parkering av bilar mellan övergångsstället och utfarten förhindras.

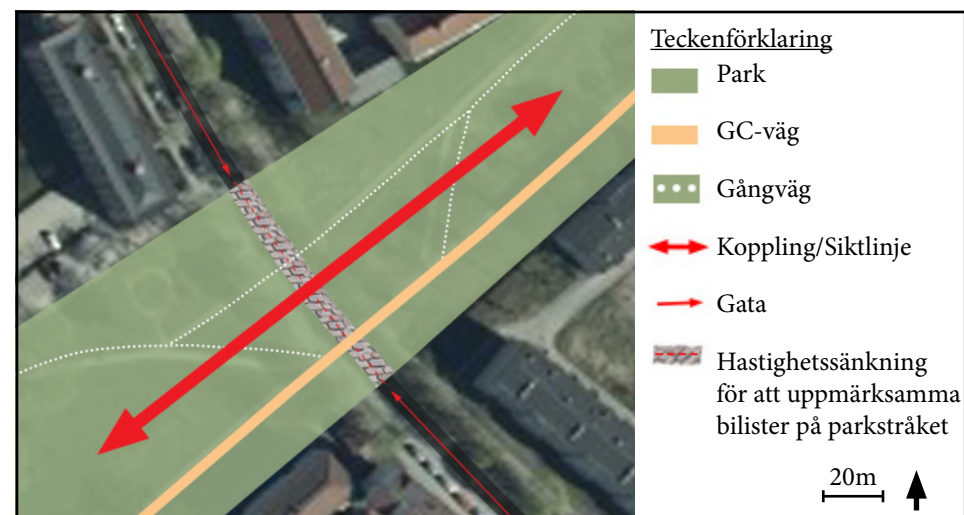
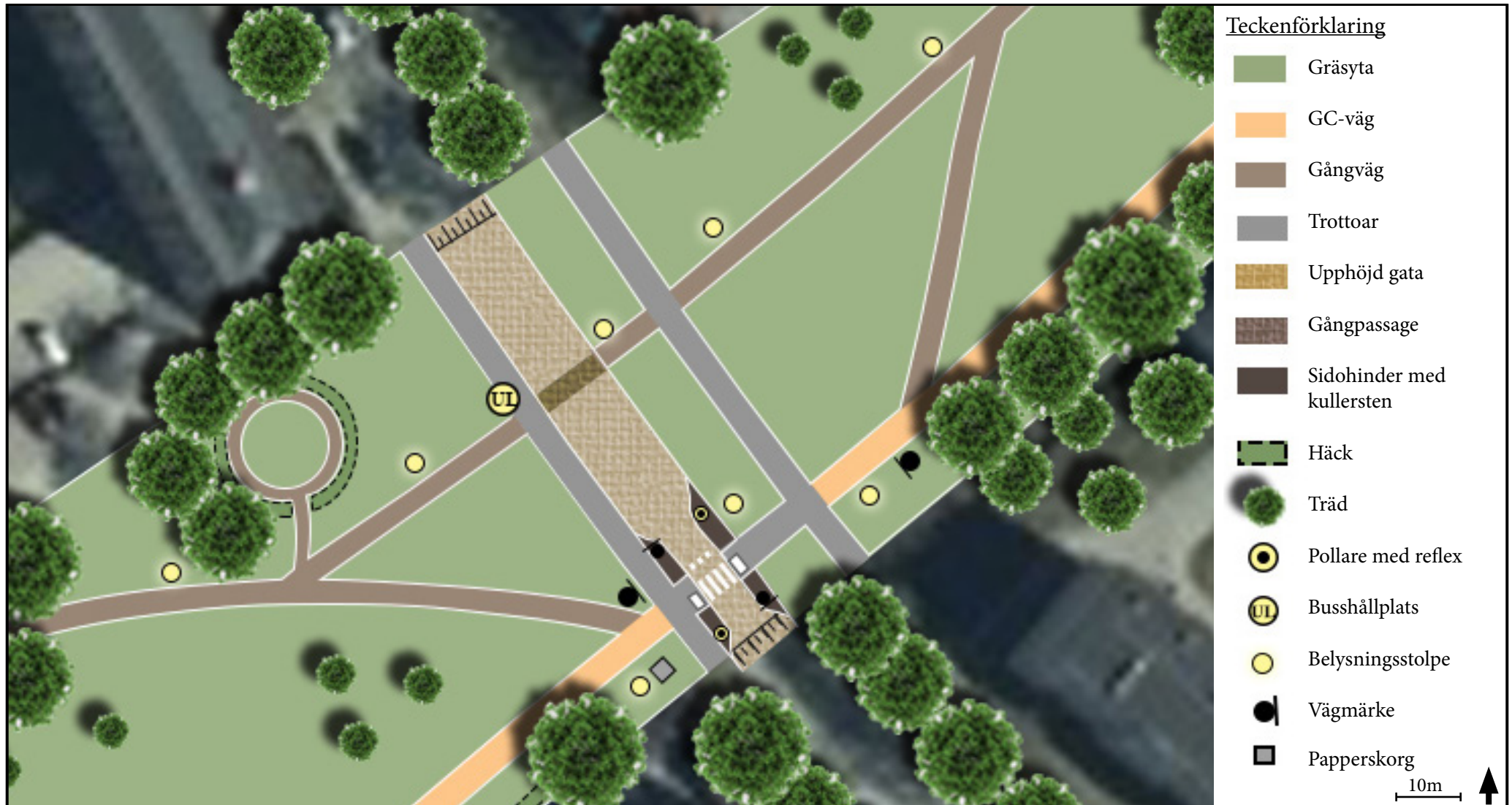


Bild 27 : Konceptskiss på Byggmästarparken. © Lantmäteriet, i2014/764

Bild 28: Illustrationsplan



## Förslag

Förslaget går ut på att betona hela bredden av Byggmästarparken. Huvudtanken är att förändra hierarkin av park och gata, det ska vara bilarna som korsar parken. Gatan föreslås bli upphöjd över hela parkens bredd. Det finns två infarter till bostadsområdena bredvid Byggmästarparken efter vilka upphöjningen ska börja.

För att hålla ihop parken som en enhet och minska gatans betydelse tas träden i allén bort på hela parkens bredd samt träden längs GC-vägen närmast övergångsstället. Detta har också fördelen att sikten förbättras, att belysningen inte skymms och att upplevelsen av parken som en helhet förstärks. När allén inte finns längre syns de öppna ytorna i parken och bryter av den tunnelartade känsla som resterande allén längs Verkmästargatan kan ge. Denna kontrast ska uppmärksamma bilister på att det händer något på denna plats och på det sättet påminna dem om att de korsar en park. För cyklister och gående blir parken mer översiktlig och utan visuella och mentala barriärer. De ska kunna uppleva Byggmästarparken som en enhet vars gränser förtydligas av omgivande hus, häckar och trädrader.

Beläggningsmaterialet är betongstenar/-plattor som läggs i olika kontrasterande mönster. På det sättet kan gångpassagen i mitten av Byggmästarparken framhävas och markeringarna på övergångsstället och cykelöverfarten gestaltas. Utöver användning av olika mönster och storlekar kan även olika färger av materialet utnyttjas för att skapa kontrast. Nackdelen är dock att färger kan blekna på grund av slitage. Själva övergångsstället behåller alltså samma uppbyggnad som innan förutom att markeringen på gatan läggs i ett annat mönster och/eller görs med vita betongstenar/-plattor för att skilja sig från resten av upphöjningen så att bilister lägger märke till övergångsstället (Bilder 29-31).

Precis bredvid gångpassagen föreslås det dessutom gatubelysning som förbättrar sikten för både gående/cyklister och bilister.

Avsmalningen av gatan vid övergångsstället kompletteras med ett sidohinder mitt emot det redan befintliga. Gatans bredd på övergångsstället ska dock inte underskrida 3,6m för att bussen ska kunna passera (Bostrand, samtal 2013-06-18). Avsmalningen tillsammans med beläggningen som ska vara obekvämare än asfalt för bilister, såsom gatstenar, betong- eller stenplattor, ska tvinga dem att sakta ner farten.

På sidohindren är det kullerstenar som ska få fotgängare och cyklister att inte ta någon genväg. Dessutom finns det pollare med reflex på sidohindren, som det redan finns en av idag på södra sidan om gatan, och på vägmärkens stolpe kan det också finnas någon reflex så att bilister ser avsmalningen i tid för att kunna reagera.

Inspirationsbilder:



Bild 29-31: Bilder visar olika sätt att använda struktur i markbeläggning.





Bild 32, 33: Vy från södra delen av parken mot GC-passage före och efter omgestaltning.





# Fallstudie von Bahrska häcken

## Inventering och observation

### Typ av passage:

På denna plats finns det ett bevakat övergångsställe (trafikljus) med nollad kantsten och cykelöverfart. Det finns taktila plattor på trottoaren och körbanan är 9 meter bred (Bild 34, 35).

### Upplevelse:

Enligt Uppsala kommuns Sociotopkarta förekommer fem sociotopvärden: Park och naturlek, Ro, Grönska, Naturupplevelse och Promenad.

von Bahrska häcken är en skog mitt i staden och väldigt uppskattad som naturupplevelse och rekreationsområde nära bostäder. Skogskänslan är väldigt påtaglig och en promenad i von Bahrska häcken gör att man glömmer bort att man är i staden (Bild 36). Trots att träden finns hela vägen fram till gatukanten vid passagen över Gamla Uppsalagatan så märker man ändå från långt håll att skogskänslan kommer att avbrytas snart eftersom ljuset från trafiksignalen syns långt ifrån (Bild 37). När man alltså närmar sig passagen med cykel eller till fots är man redan beredd på någon slags störning i sin promenad eller cykeltur.

### Omgivning:

I närmaste omgivningen finns det Heidenstamtorg köpcentrum, en förskola, von Bahrs skola, Lötenkyrka, två busshållplatser, bostäder (2 och 3 våningar), garage samt Bellmans- och Lagerlöfsparken. Mellan von Bahrska häcken och bostäderna eller skolan går inga gator så att grönområdet övergår i bostadsområdet utan någon barriär. Längs Gamla Uppsalagatan finns det en trädallé som når fram till von Bahrska häcken.

### Stråk:

von Bahrska häcken sträcker sig i väst-östlig riktning och an knyter därmed inte till Uppsala centrum. Dock ligger stråket mellan två stadsdelar, Gränby



Bild 34: GC-passage, vy från GC-vägen i öst.



Bild 35: GC-passage, vy från GC-vägen i väst.



Bild 36: Skogskänsla i mitten av von Bahrska häcken.



Bild 37: Vy mot GC-passagen från längre håll.

och Svartbäcken, och är därmed en viktig tvärförbindelse i Uppsala. I öst ligger dessutom Gränbyparken och Gränby ishallar och i väst finns det Lötens sportfält och Anders Diöshallen som målpunkter.

#### Markmaterial:

Såväl GC-banan längs Gamla Uppsalagatan som GC-vägen i von Bahrska häcken består av asfalt. Löv som ligger på GC-vägen/-banan kan vid regn orsaka halka. På båda sidor finns det taktila plattor vid trottoarkanten för att underlätta för synskadade (Bild 38).

#### Sikt:

Sikten från GC-vägen mot GC-passagen är ganska bra. Undervegetationen har tagits ner och de smala tallträdstammarna stör inte sikten för gående och cyklister.

För bilister är sikten inte lika bra eftersom de har en högre hastighet. Även om det endast är smala trädstammar och gräsmatta mellan gatan och GC-vägen så kan dessa trädstammar pga. av den högre hastigheten skymma sikten för bilister (Ekman, samtal 2013-08-29).

#### Hinder:

Förutom själva trafikljuset som innebär väntetid finns det inga fysiska hinder.

#### Belysning:

Belysningen på GC-vägen är ljus och stark. Däremot finns det ingen belysning på den östra GC-banan längs Gamla Uppsalagatan, endast gatan är belyst där. På västra sidan av gatan finns det orange belysning som ger ett varmt men svagt sken på GC-banan (Bild 39). Detta gör att belysningen på Von Bahrska häcken överväger, framför allt vid övergången (Bild 40).



Bild 38: Taktile plattor vid passagen som täcks av barr.



Bild 39: Belysningsstolpe längs GC-bana.



Bild 40: Belysningsstolpe längs GC-väg.

### Underhåll/Skick:

Det ligger barr på marken som täcker markeringar vid trottoarkanten (kantsten och taktila plattor) och de vita markeringarna på gatan börjar försvinna. Det finns inget skräp på marken men bänkarna är inte i bra skick och skyltarna har graffiti på sig.

### Växtlighet:

Hela von Bahrskas häcken präglas av högväxta tallar som gör att solstrålar sällan når ner till gatan på övergångsstället (Bild 41). Träden står tätt men undervegetationen har tagits ner av kommunen.

### Skyltning/Orienterbarhet:

På varje sida av övergångsstället finns det ett vägmärke som markerar GC-vägen på en av belysningsstolparna. Eftersom passagen har trafiksignal finns det inga vägmärken vid gatan.

### Möblering:

Nära övergångsstället finns det bänkar samt papperskorgar vid sidan av GC-vägen på von Bahrskas häcken. Bänkarna är dock väldigt låga så att de kan vara obekväma för äldre personer att sitta på. Av informationstavlan som fanns på östra sidan nära bänken är numera endast ramen kvar (Bild 42).

### Trafikanternas beteende:

Gamla Uppsalagatan är inte så trafikerad vid passagen och bilarna stannar när trafikljuset visar rött. Cyklister och fotgängare är prioriterade genom trafikljus men tar sig ibland över gatan utan att vänta på grön signal. Frekvensen av både gående och cyklande ligger på 3 (av 5) (Bostrand, samtal 2013-06-18).



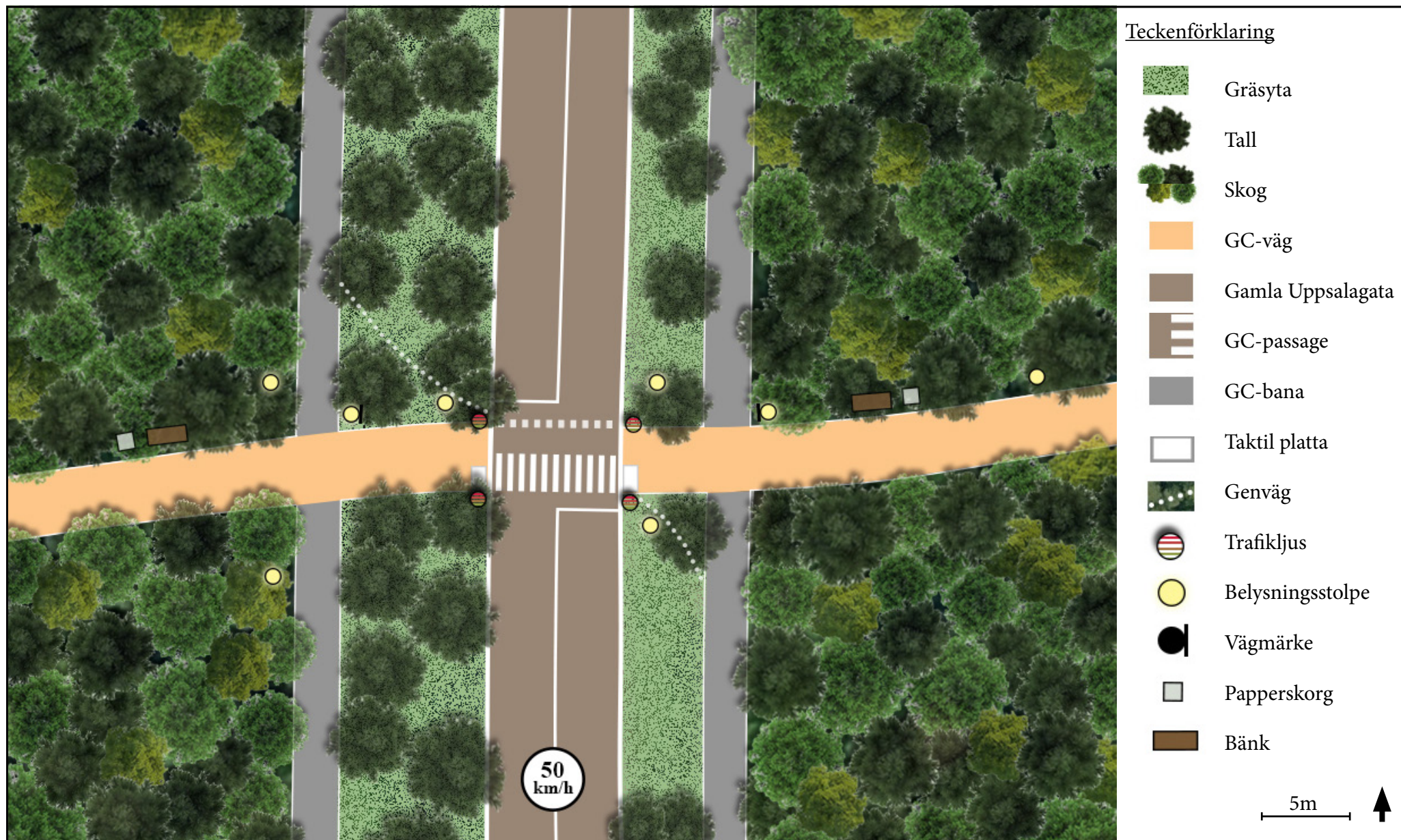
Bild 41: På grund av träden är platsen mörk och skuggig trots att solen skiner .



Bild 42: Bänk och ramen av informationstavla vid GC-vägen. Undervegetationen som syns på bild har tagits ner.



Bild 43: Plan. Befintlig GC-passage över Gamla Uppsalagatan vid von Bahrska häcken





## Analys

Rekreatiomsområdet von Bahrska häcken har en **stark skogskaraktär** och även GC-passagen är präglad av skogskänsla eftersom träden når ända fram till vägkanten vilket förstärker denna känsla. GC-vägen ligger i mitten av grönområdet vilket gör att det känns som om man är mitt i skogen.

**Trafikljuset** som finns på denna plats gör att passagen blir **säkrare**, bilar stannar och ger fotgängarna och cyklisterna företräde. En fördel är också att trafikljuset **reagerar snabbt** och att Gamla Uppsalagatan inte är så starkt trafikerad vid den passagen så att man fort och lättare kan korsa gatan.

För cyklister och framförallt gående har träden mellan GC-banan och gatan **ingen stor negativ påverkan på sikten** eftersom de inte rör sig lika fort som bilister. Träden står inte i rad, vilket har en annan effekt på sikten än en allé brukar ha.

GC-vägen i von Bahrska häcken är ganska rak och upplevelsen av skogen ganska **enformig**, det finns inga kullar eller sänkor och skogen är lika tät överallt. Detta gör att **igenkännandevärde inte är högt**.

Ett stort säkerhetsproblem är att **cyklister och ibland också fotgängare inte väntar på grön signal** utan går över gatan när de vill. Effekten blir då att bilisterna måste stanna och vänta när cyklisten/fotgängaren redan har passerat.

Dessutom finns det **genvägar** bland träden vilket kan vara risk för att cyklister eller fotgängare syns dåligt. **Bilisters sikt påverkas negativt** pga. träden som finns nära Gamla Uppsalagatan. Den höga hastigheten kan göra att bilister inte ser cyklister eller gående bakom träden och reagerar för sent.

Nära passagen, längs med GC-vägen, finns det bänkar som dock är så låga och i så dåligt skick att de inte verkar särskilt inbjudande. Likaså är **det klotter på skyltarna** och av informationsskylten på GC-vägen bredvid bänken finns endast ramen kvar.

### Styrkor

### Svagheter

### Möjligheter

### Hot

En stor potential ligger i att **grönstråkets skogskaraktär är uppskattad** av fotgängare och cyklister i olika åldrar. Dessutom finns det **olika slags funktioner i närheten**, såsom ett dagis, ett köpcentrum, en kyrka, lekplatser och bostadsområden. Detta gör att passagen alltid kommer att vara vältrafikerad. Tillsammans med den uppskattningen och betydelsen som en grön tvärförbindelse i norra delen av staden kan man utgå från att stråket och platsen ska skötas väl, vilket **bidrar till högre grad av trivsel**.

När **fotgängare och cyklister känner sig för trygga** pga. signalreglerad passage samt mindre trafikerad gata och därför **inte väntar på grön signal** kan detta minska säkerheten.

En annan aspekt är att von Bahrska häcken har ett **dåligt rykte** och att barn och ungdomar känner sig otrygga när de går där i mörkret. Trots att undervegetationen röjdes undan och sikten därmed har förbättrats kan rykten och rädslan finnas kvar vilket gör att de övervägar upplevelsen av landskapet.

### Sammanfattning analys

I dagsläget är den största styrkan på den här platsen samtidigt en svaghet. Trafikljuset gör att cyklister och fotgängare som vill korsa gatan är säkra men känner sig för trygga. Problemet är därför att framförallt cyklister men likaså ett antal fotgängare inte väntar tills det blir grön signal. Denna känsla av tryggheten kan minska säkerheten. För att igen höja säkerheten kan ett sätt att få alla trafikanter att bli varsammare vara att minska tryggheten.

Vid undersökningen av cyklisters och fotgängares beteende fanns det några av dem som valde genvägar över gräsmattan bland tallarna. För sikten är det bra att det finns endast lågt gräs under träden nära gatan istället för högre undervegetation. Dock gör just gräsmattan att cyklister och fotgängare ibland väljer genvägar eftersom det inte finns några hider. Denna potentiella fara skaminskas.

Sikten är inte lika bra för bilister som för cyklister och gående. Cyklister och gående är inte lika snabba som bilister och då fungerar det bättre för dem att det finns gräsmatta och smala tallstammar nära gatan. Eftersom träden inte är i rad skymmer de inte sikten för dem. Men eftersom bilister har en högre hastighet är det en större risk för dem att upptäcka oskyddade trafikanter för sent trots en låg gräsmatta. Beroende på vinkel kan trädstammar ändå skymma cyklister eller fotgängare på GC-vägen eller -banan.

### Koncept

På den här platsen är idén att hitta en lösning utan trafiksignal. Enligt Sven Ekman kan man lätt blanda ihop trygghet och säkerhet trots att de inte är samma sak. När man känner sig för trygg är man inte lika varsam som när en plats känns otrygg, då är man försiktig. När man alltså tar bort tryggheten så höjer man samtidigt varsamheten (samtal 2013-08-29). Idén för den här passagen blev därför att minska tryggheten för cyklister genom att ta bort trafikljus och att undvika onödigt väntan för bilister. Samtidigt ska - som på de andra platserna - bilisternas uppmärksamhet höjas och själva GC-passagen framhävas.

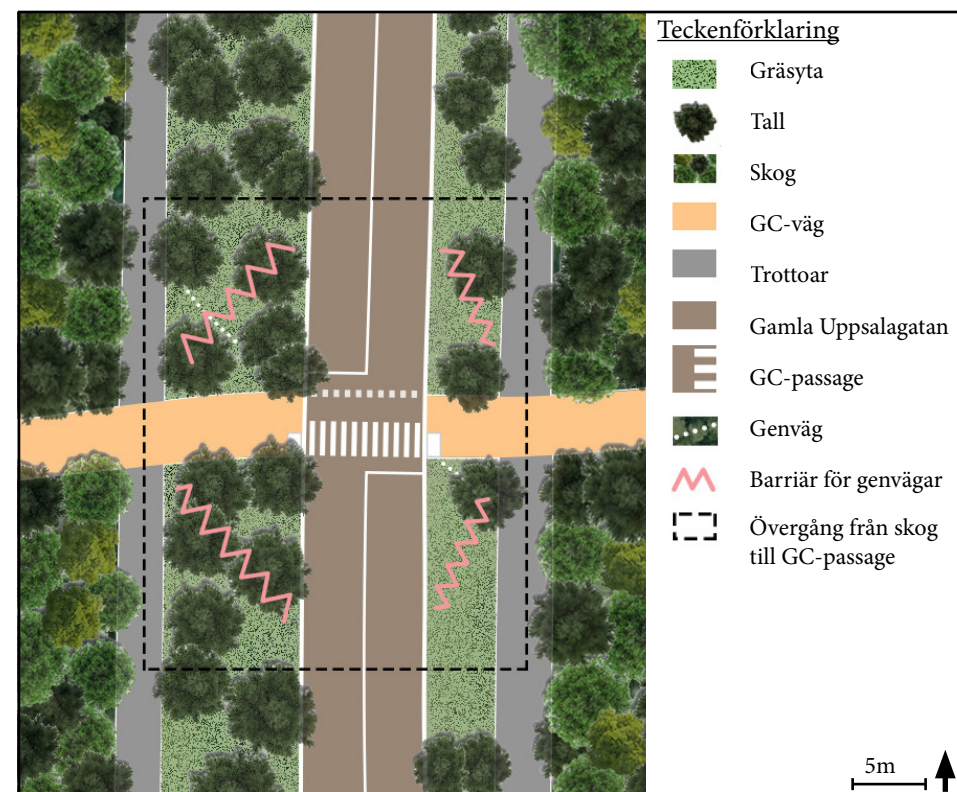


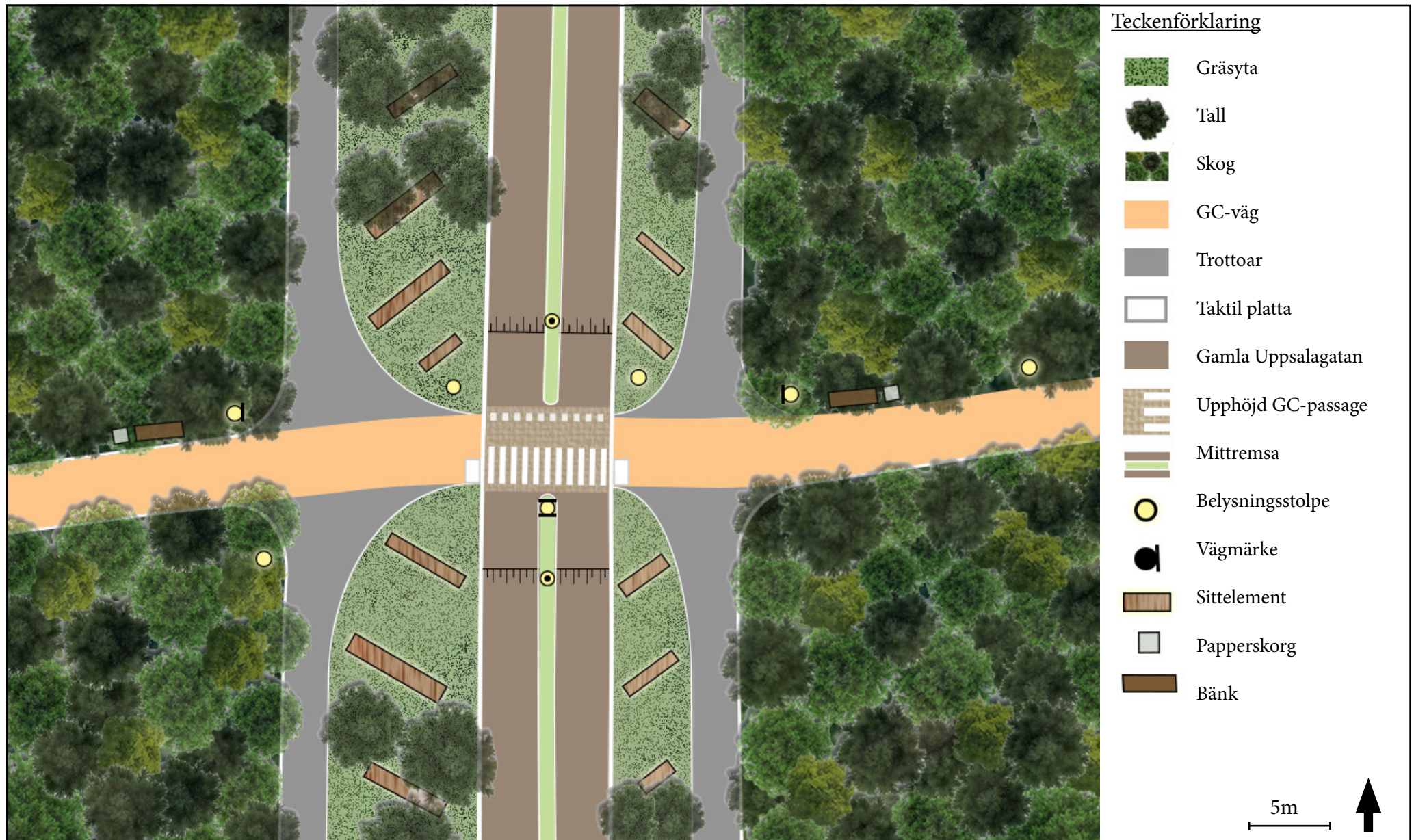
Bild 44: Konceptskiss på von Bahrska häcken.

För upplevelsen av landskapet på GC-vägen ska fokus ligga på grönstråket och grönskan istället för trafiksignalen som man idag ser långt ifrån. Man ska på ett mjukare sätt bli uppmärksam på att det kommer en passage. Ytorna mellan GC-banorna och Gamla Uppsalagatan ska utnyttjas för att skapa en övergång från skog till gata. Genom till exempel bra och intressant belysning görs platsen trevligare och hjälpa till att förbättra von Bahrska häckens rykte.

Gatan är dessutom ganska bred och fordon kör fort. För att de ska sakta in inför övergångsstället ska det därför finnas fysiska åtgärder, framförallt när trafiksignalen har tagits bort.



Bild 45: Illustrationsplan



## Förslag

Eftersom Gamla Uppsalagatan är ganska bred där den korsar von Bahrskas häcken och trafikljuset ska tas bort behövs det andra åtgärder för att sakta ner bilisters fart. Detta ska nås genom upphöjning av gatan vid passagen. Viktigt är då att upphöjningen har en längd på minst 18 meter, vilket är maximallängd på stora bussar, för att underlätta för dem att passera (Bostrand, samtal 2013-06-18).

Materialet på upphöjningen föreslås vara asfaltbetong förutom på själva passagen. På övergångsstället och cykelöverfarten är det betongplattor eller -stenar som ska användas som tydlig optisk kontrast.

På gatan föreslås det en mittremsa i gräs eller kullersten som har en pollare med reflex på varje sida om passagen där upphöjningen börjar för att varna bilisterna. Denna remsa ska minska bilarnas fysiska utrymme och därmed även bidra till att minska deras mentalt upplevda utrymme minskar. Dessutom fungerar den som ett hinder för cyklister och fotgängare som vill ta en genväg över den upphöjda gatan. Själva mittremsan ska vara så lång som von Bahrskas häcken är bred. Båda körfält ska ha en bredd på minst 3,6 meter så att bussar kan passera (Bostrand, samtal 2013-06-18) och mittremsan kan då vara 1,0-1,8 meter bred utan att Gamla Uppsalagatan behöver breddas.

Därtill kommer låga element (max. höjd 40 cm) på gräsytan på bägge sidor om gatan som ska förhindra användning och nyskapandet av genvägar och som också kan fungera som sittmöjlighet. Dessa smala, avlånga element kan vara enkla betongblock med träplankor ovanpå (Bild 46), sandstenblock (Bild 47), konstinstallation (Bild 48), i form klippt buxbom (Bild 49) eller liknande. De ska vara belysta med spotlights i marken runt dem så att hela platsen verkar ljusare än den är idag. På den yta där sittelementen finns och som är närmast passagen ska tallarna tas bort så att sikten för bilisterna blir bättre.

I korsningarna av GC-bana och GC-väg har hörnen på gräsytan avrundats. Detta ger intrycket att vägen för cyklister och gående underlättas så att de inte känner behovet av att gå över gräsmattan.

På mittremsan föreslås det belysning och varningsskyltar för passagen åt båda håll för bilister. Belysningen på gräsytan är två gatubelysningar på vilka det ska sättas lägre armaturer för att lysa upp GC-vägen.

Genom att trafikljuset samt några av tallarna tas bort ska hela platsen kring passagen lättas upp och öppnas upp och detta redan innan man kommer till själva passagen. På det sättet skapas en övergång från den täta skogen till gaturummet utan att själva skogsupplevelsen försvinner. Eftersom tallarna mellan GC-banan och gatan lite längre bort från passagen ska finnas kvar, känner man sig fortfarande omgiven av träd då man ser de i bakgrunden.

Sittelementen som ska vara belysta gör att platsen också verkar inbjudande på kvällen och att fokus ligger på det som finns vid sidan av vägarna. Dessutom finns möjlighet att sitta en stund och vistas så att platsen förhoppningsvis kommer att kännas mer livlig.

Upphöjningen av bilvägen står för den höjda prioriteringen av gående och cyklister på denna plats. Utöver det gör mittrefugen att gatan upplevs mindre som en barriär för gående och cyklister eftersom den har delats i två mindre delar.

Inspirationsbilder:

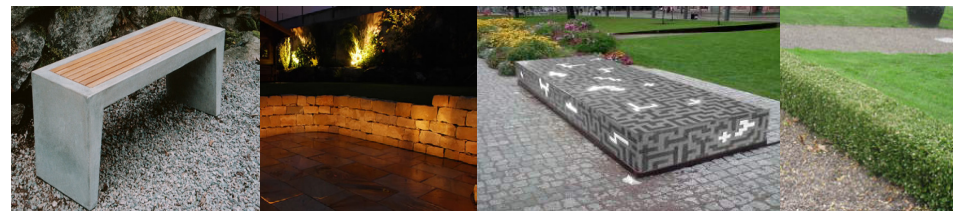


Bild 46-49: Möjliga utformningar för sittelement och barriär för cyklister.



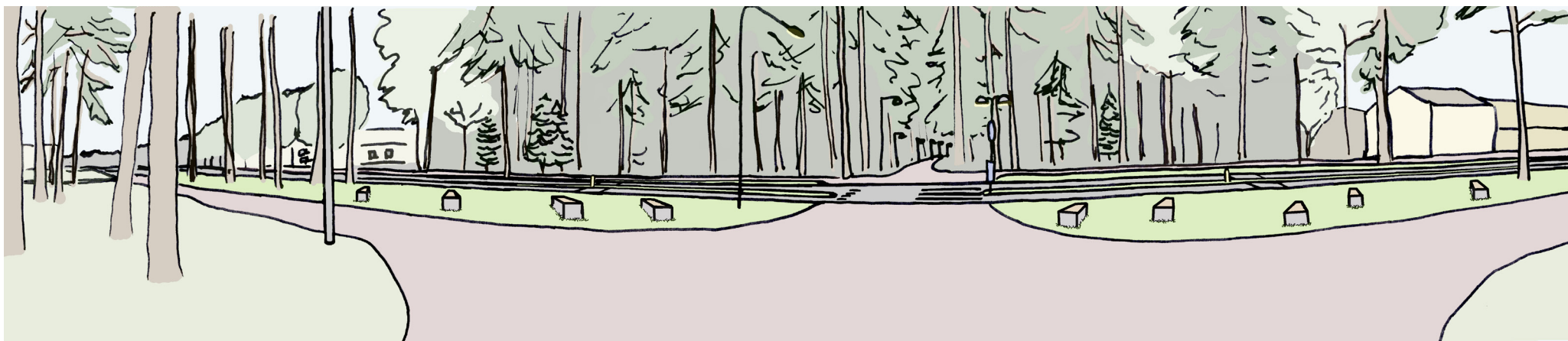


Bild 50, 51: Vy från västra delen av von Bahrskas häcken mot GC-passagen före och efter omgestaltning.



# Fallstudie Stadsskogen

## Inventering och observation

### Typ av passage:

På den här platsen finns ett övergångsställe med mittrefug och nollad kantsten och det finns en cykelöverfart i direkt anslutning till övergångsstället (Bild 52). På Norbyvägen har båda körfält en bredd på 3,6 meter och mittrefugens bredd är 1,1 meter.

### Upplevelse:

De flesta sociotopvärden hittas i den stora östra delen av Stadsskogen. Där den utvalda passagen ligger korsar Norbyvägen en del av Stadsskogen som är en förlängning av den och sträcker sig ut mot väst. Därför finns det huvudsakligen sociotopvärden som promenad, ro, naturupplevelse och skogskänsla nära GC-passagen.

Trottoaren är bred eftersom det finns en cykelbana på båda sidor av bilvägen och eftersom gatan är starkt trafikerad hörs trafikbruset innan man börja närma sig passagen trots att man befinner sig i den täta skogen (Bild 53).

### Omgivning:

Kort efter korsningen, på norra sidan finns det busshållplatser åt båda håll. Söder om Stadsskogen längs Norbyvägen finns det ett villaområde och vid gatukorsningen Norbyvägen och Kwickstensvägen norr om övergångsstället finns det en förskola.

### Stråk:

GC-vägen som korsar Norbyvägen på den utvalda platsen är framför allt en förbindelse mellan stadens centrala delar samt Hågadalen och Norby. Dessutom finns det en förskola nära som kan nås via GC-vägen och likaså finns det målpunkter öster om Stadsskogen som kan nås via många olika vägar genom reservatet, till exempel BMC och Kåbo Golfanläggning.



Bild 52: Övergångsställe med cykelfält på Norbyvägen.



Bild 53: Täta skogskaraktären i Stadsskogen.



Bild 54: Grusbeläggning på GC-vägen.



### Markmaterial:

På Norbyvägen finns det ny asfalt liksom på GC-banan längs vägen. I skogen på GC-vägen är markbeläggningen däremot grus (Bild 54). Vid övergångsstället finns det vita plattor innan gångpassagen.

### Sikt:

Sikten är bättre när man kommer från väster då trädplanteringen inte når fram till trottoaren lika långt som när man kommer från öster. Det finns en liten gräsremsa mellan trottoaren och skogskanten vilket gör att sikten är bättre än på andra sidan (Bild 55, 56). Från öst ligger trottoaren högre än GC-vägen vilket tillsammans med undervegetationen försämrar sikten (Bild 57).

### Hinder:

Det finns inga fysiska hinder men Norbyvägen är en mycket trafikerad led och såväl fotgängare som cyklister måste vara försiktiga. GC-vägarna på de två sidorna av gatan ligger inte mittemot varandra, vilket kan skapa både förvirring och irritation.

### Belysning:

Längs Norbyvägen finns det belysning endast på västra sidan vilket betyder att GC-banan på andra sidan inte är belyst alls. Det finns dock extra belysning för övergångsstället på mittrefugen (Bild 58, 59).

### Skick/Underhåll:

Platsen är i bra skick med ny asfalt på gatan och målningarna är tydliga.

### Växtlighet:

Stadsskogen förmedlar en skogskänsla och innehåller en stor variation av trädsorter. Till skillnad från Von Bahrska häcken når trädplanteringen inte fram till gatan. På västra sidan, norr om övergångsstället finns det en större gräsyta mellan skogen och gatan. För siktens skull är undervegetationen också lägre närmast gatan.



Bild 55: Vy från GC-vägen på västra sidan mot gatan.



Bild 56: Vy från GC-vägen på västra sidan mot gatan.



Bild 57: Vy från GC-vägen på östra sidan mot gatan. GC-vägen på andra sidan av bilvägen ligger inte rakt mittemot.



Bild 58, 59: Gatubelysning och belysning på mittrefug.



### Skyltning/Orienterbarhet:

På båda sidor finns det vägmärken för GC-vägen men endast på östra sidan är det mopedförbud (Bild 60). För bilister finns det vägmärken för GC-korsningen på mittrefugen. Det finns också små träskyltar som visar att GC-vägen är en del av Linnéstigarna.

### Möblering:

Lite längre in i skogen på västra sidan finns det en bänk och en papperskorg längs GC-vägen såväl som vid busskuren. På båda sidor står det informations-tavlor om Stadsskogen (Bild 61).

### Trafikanternas beteende:

Eftersom Norbyvägen är en stark trafikerad gata är såväl cyklister som fotgängare försiktiga när de ska passera gatan. En minoritet av cyklisterna går av sin cykel för att gå över gatan. De flesta saktar ner lite. Framförallt när de kommer från den östra sidan om gatan eftersom man där cyklar i uppförsläge mot gatan och GC-vägen är en bit förskjuten mot GC-passagen. Ändå undviker de att stanna upp helt och cyklar över gatan såsom joggare också fortsätter att springa över gatan.

Bilisterna har olika inställningar när det gäller hastighet. Trots hastighetsbegränsning på 30km/h kör några fortare än de borde. Ändå stannar de flesta när de ser en fotgängare eller till och med cyklist på väg att korsa gatan.

Frekvensen av både gående och cyklister ligger på 3 (av 5) (Bostrand, samtal 2013-06-18).

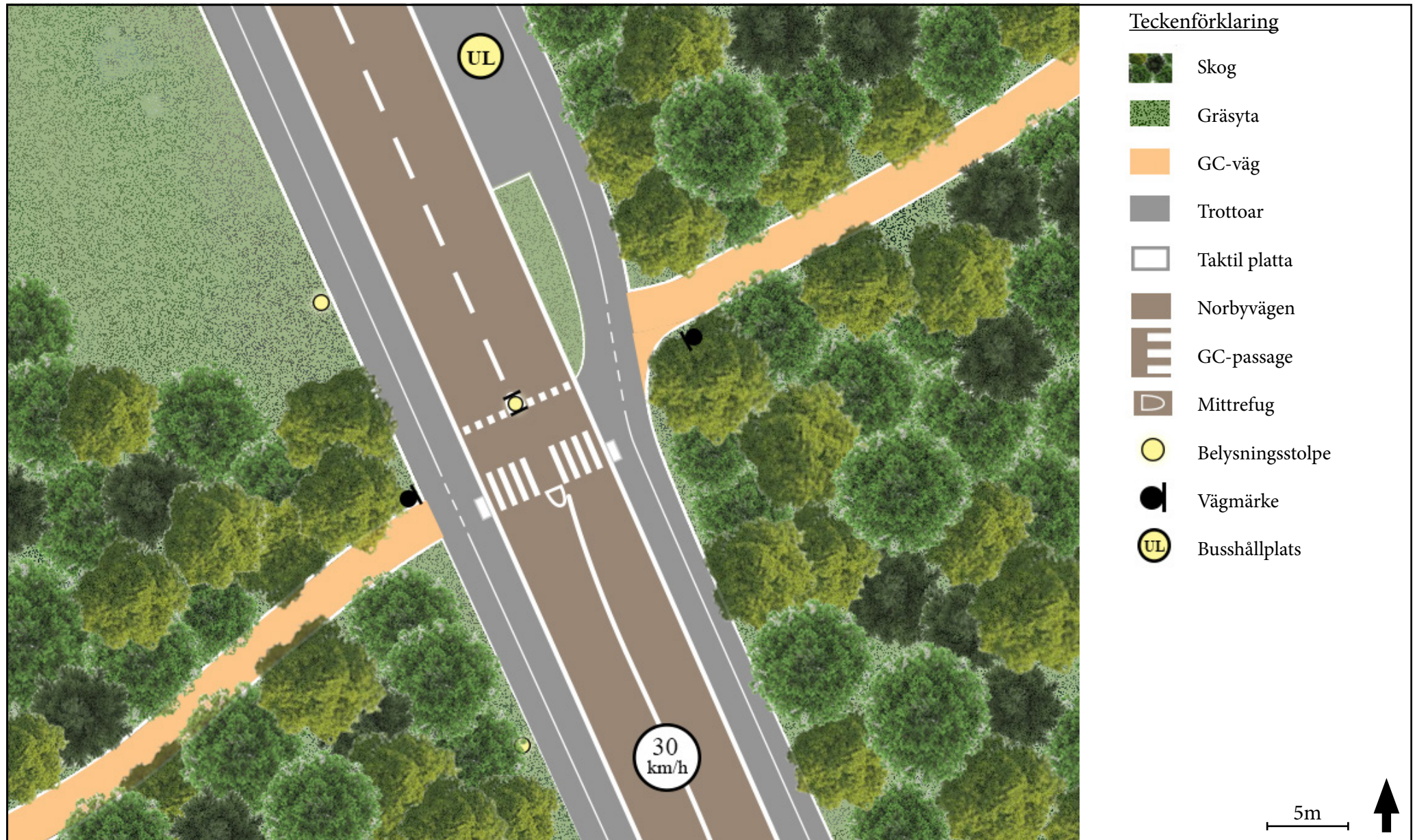


Bild 60: Vägmärke vid GC-vägen med förbud för mopedåkning.



Bild 61: Informationstavla vid GC-vägen på båda sidor av vägen.

Bild 62: Plan. Befintlig på GC-passage över Norbyvägen vid Stadsskogen





## Analys

**Skogskaraktären** på den här platsen är ganska påtaglig trots att träden inte når fram till bilvägen. Dessutom är GC-vägen inte i asfalt i det här fallet vilket gör att man känner sig närmare naturen. Vägen genom skogen är också slingrande vilket ger en trivsamt upplevelse av naturen. När man närmar sig gatan från väst blir skogen mindre tät, vilket **främjar sikten**. Cyklister och gående blir förbereda för själva passagen.

På övergångsstället finns det **ny asfalt, vitmålade, tydliga markeringar** och **mittrefug** med tillhörande belysning.

Att **GC-vägarna inte ligger mittemot varandra** vid övergångsstället ger ett moment där cyklister måste bromsa in och inte cyklar över gatan rakt och för fort. Detta är en fördel för säkerheten och kan byggas på vid utformning av förslaget. Likaså gör **uppforsbacken mot gatan** från den östra sidan att framförallt cyklister sänker farten och höjer därmed säkerheten. Hastighetsbegränsningen på **30km/h** på vardagar är också positivt för cyklisters och gåendes säkerhet.

När man närmar sig passagen från öst är **undervegetationen ganska tät** och **GC-vägen ligger lägre** än gatan. Detta **försämrar sikten** och gör att platsen inte är översiktlig.

Eftersom bilvägen är starkt trafikerad och det går mycket tung trafik samt att hastighetsbegränsningen inte gäller jämt kan passagen **upplevas som farlig och otrygg**.

### Styrkor

### Svagheter

### Möjligheter

### Hot

Dessutom så är GC-vägen en del av **Linnéstigen** som innebär många olika upplevelsevärden längs denna väg. Temat Linné skulle också kunna påverka platsen kring passagen eftersom den är en del av stigen.

Möjligheterna för användning av hastighetssänkande åtgärder är begränsade eftersom Norbyvägen är ett **viktigt stråk** för daglig buss- och jobbpendling samt tung lastbilstrafik. Större hastighetssänkande åtgärder skulle försämrat trafikens flöde mycket och vore orimliga.

När staden växer kommer trafikflödet på Norbyvägen också att stiga. Oavsett antal faktiska olyckor skulle passagen kännas otryggare för cyklister och fotgängare pga. den höjda trafikfrekvensen.

Ett hinder för omgestaltningen av den här platsen kan dessutom vara **reservatsföreskrifter för Stadsskogen** som innehåller regler för vad som får göras i reservatet och vad som inte får göras.

### Sammanfattning analys

På denna plats är det största problemet att det är en mycket starkt trafikerad gata med till och med tung lastbils- och busstrafik. Möjligheterna till fysiska åtgärder är därför begränsade eftersom man ska tänka på långsiktiga konsekvenser. Norbyvägen är ett viktigt stråk för Uppsalas dagliga pendeltrafik. Likaså är GC-vägen genom Stadsskogen ett viktigt stråk för cykelpendling. Ett trafiksignalsreglerat övergångsställe skulle till exempel störa trafikflödet.

### Koncept

Idén är därför att fokusera på GC-vägen. Huvudmålet är att framhäva GC-vägen som ett genomgående stråk. Bilister samt buss- och lastbilschaufförer ska bli mer uppmärksammade på oskyddade trafikanter som ska korsa gatan och de ska köra mer försiktigt eftersom det fanns relativt många tillfrågade under samtalen som tyckte att bilars hastighet var en negativ aspekt. Dessutom kände de sig otrygga trots att det är en hastighetsbegränsning på 30km/h på vardagar.

Tanken är att platsen ska bli mer översiktlig och att det ska finnas ett uppseendeväckande element som syns av bilister och som ger platsen en unik karaktär och igenkännandevärde. Detta element ska dessutom hålla ihop båda sidor om vägen och stärka det genomgående gröna stråket.

GC-vägföringen i väst ska ändras så att den inte är i en linje med GC-passagen. Cyklister kommer då att behöva bromsa in och sänka farten.

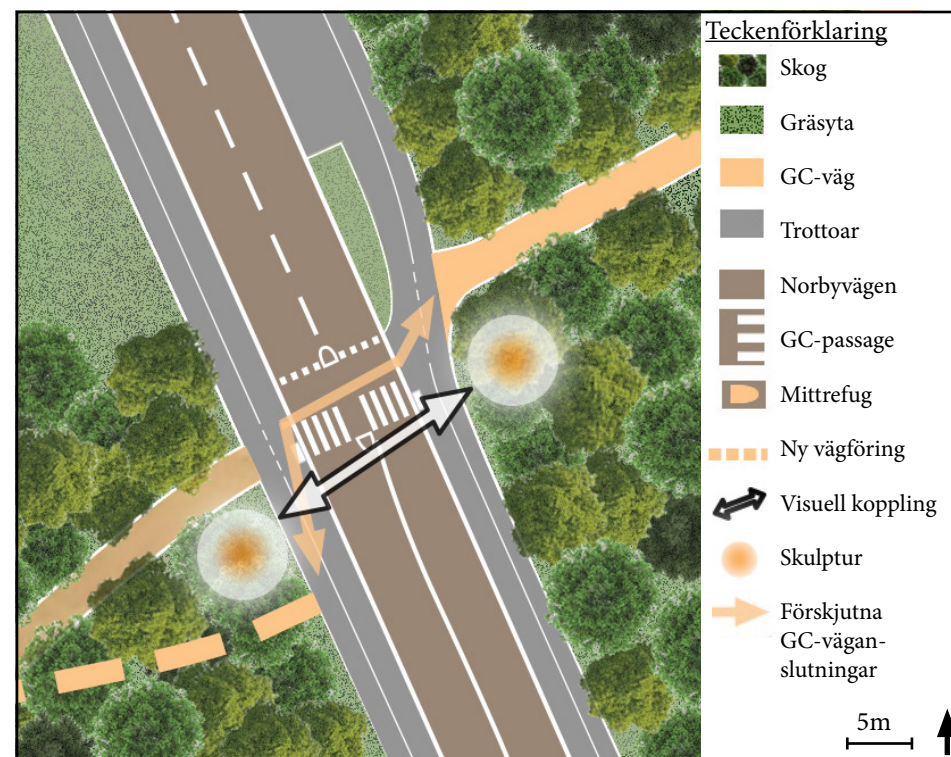
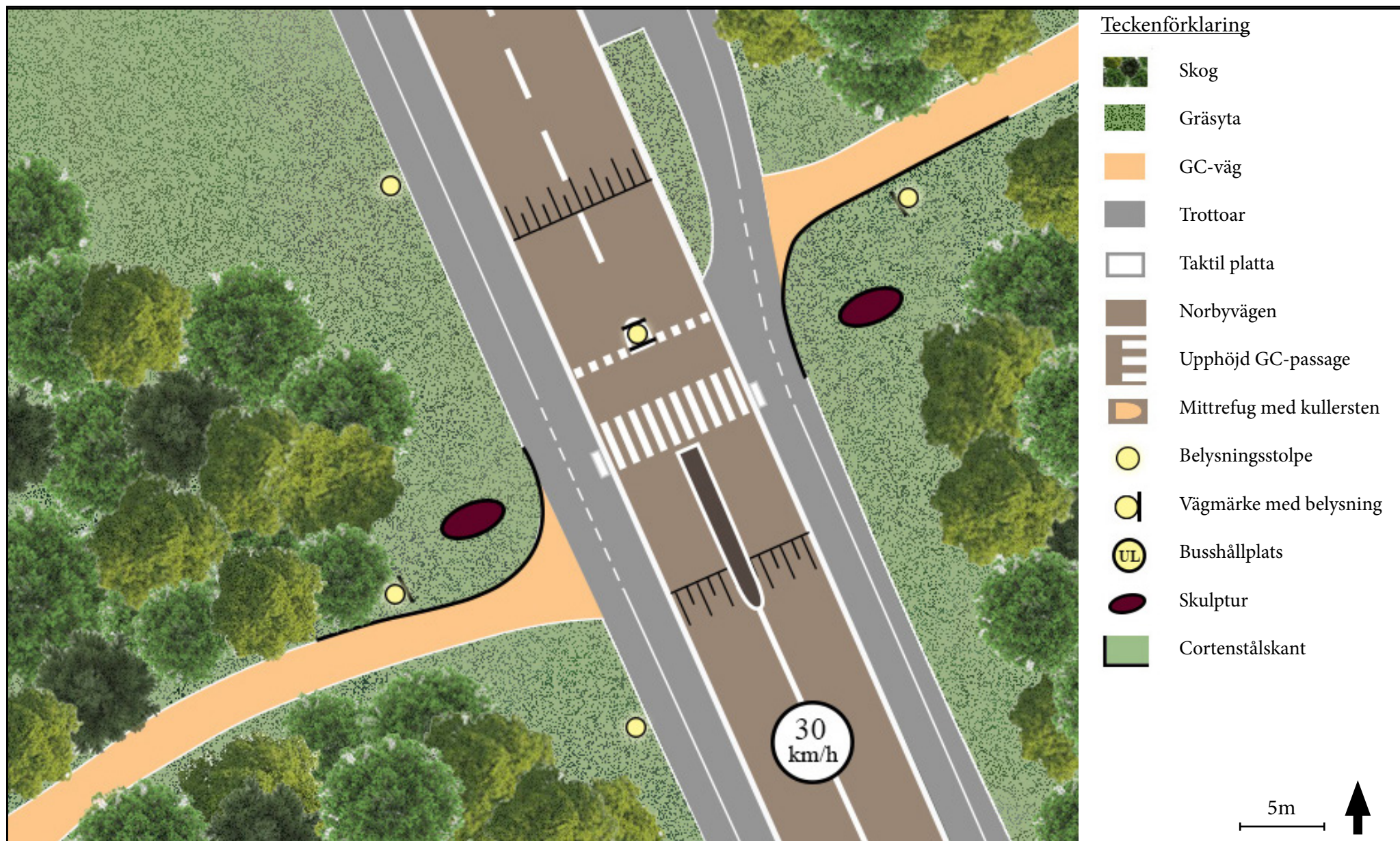


Bild 63: Konceptskiss på Stadsskogen.



Bild 64: Illustrationsplan



## Förslag

Vid den här passagen föreslås en upphöjning i asfaltbetong vid GC-passagen som är tillräckligt lång för att bussar kan köra på den och som ska förstärka tanken att gående och cyklister prioritering höjs. Men framförallt är det viktigt att uppmärksamma bilister på grönstråket genom andra medel än endast hastighetssänkande åtgärder. Fokus ligger därför på ytorna vid sidan av gatan och deras gestaltning samt att få cyklister att sakta ner farten inför GC-passagen och se sig för i trafiken. Dessutom ska vägföringen av GC-vägen vid den västliga anslutningen till passagen ändras. Där kommer GC-vägen att gå längre söderut så att cyklister och gående måste svänga innan de kan passera gatan. Detta gör att framförallt cyklister bromsar in och inte cyklar för fort rakt på cykelöverfarten. På den östra sidan om bilvägen ligger GC-vägens anslutning till trottoaren en bit norr om GC-passagen och GC-vägen lutar ner från gatan in i skogen. Båda dessa egenskaper gör att vägutformningen i öst inte behöver ändras för att nå samma effekt som på västra sidan.

Sikttriangeln ska förstöras genom att ta bort träden nära passagen och ha endast gräsyta istället. På det sättet förbättras sikten från gatan mot GC-vägen.

För att hindra gående och cyklister från att ta genvägar över gräs-ytan ska det finnas en 30-40 cm hög kant i till exempel cortenstål längs med GC-vägen. Denna kant följer GC-vägen från trottoaren in i skogen i cirka 20 m och några meter längs trottoaren. Till slut blir kanten mindre i höjd tills den ansluter till marknivån. Gräsytan sluttar från den högsta punkten vid korsningen av GC-vägen och trottoaren sakta ner tills den är på samma nivå som trottoaren eller GC-vägen.

Målet är även att höja bilisters varsamhet och att uppmärksamma dem på det sammanhängande grönstråket samt Linnéstigen. Detta sker med hjälp av skulpturer på båda sidor om bilvägen som fungerar som en slags portal (Bild 65, 66). Dessa skulpturer ska ta upp temat Linné och skapa en mental bro över gatan.

Hastighetsbegränsningen på 30 km/h som idag finns på vardagar mellan kl. 7-18 för skolans skull ska ändras till 30 km/h alla dagar. Detta ska förändra bilisters synsätt på detta avsnitt av gatan, för stadsbor som använder Stads-skogen för rekreation och ska passera Norbyvägen finns inte endast vardagar mellan kl. 7-18.

Cortenstålskanten längs GC-vägen kan dessutom användas för att leda gående och cyklister fram till GC-passagen genom att ha ett mönster med temat Linnéstigen på (Bild 67). Detta mönster skulle återfinnas på båda sidor av bilvägen och förstärker kopplingen mellan sidorna ännu mer. Eftersom denna kant följer såväl en bit av trottoaren som GC-vägen ska den vara synlig även om GC-vägen inte går rakt över Norbyvägen.

Genom att ta upp temat Linné och göra det synligt för såväl bilister och gående samt cyklister får platsen en identitet. Eftersom gräsytor ska förstöras och sikten därmed blir bättre blir detta också mer påtagligt. Dessutom får man en bättre översikt vilket ska minska känslan av otrygghet.

Inspirationsbilder:



Bild 65,66: Idéer för hur elementet som ska koppla ihop GC-vägen skulle kunna se ut och hur effekten av en portal kan uppstå. Bild 67: Möjlig bearbetning av cortenstål så att en struktur blir synlig.





Bild 68, 69: Vy från östra sidan av Stadsskogen mot GC-passagen före och efter omgestaltning.





# Slutsatser och reflektion

## Sammanfattning

I början av det här arbetet var meningen att omgestalta tre utvalda GC-passager i Uppsala och bibehålla naturupplevelsen så långt det är möjligt. Tanken var då att GC-passager är en del av ett grönstråk och därmed också bör få gående och cyklister att trivas såsom på de andra delarna av grönstråket. Med hjälp av till exempel nyplanteringar, färgsättning, användning av olika material och topografi eller belysning skulle passagerna omgestaltas. Efter samtal med såväl trafikanter som experter fick arbetet dock en annan inriktning. Genom samtalen kom det fram att säkerhet spelar en viktigare roll än vad jag förväntade mig. Säkerhet är faktiskt en del av upplevelsen och påverkar den. När man känner sig otrygg hamnar fokus på just denna känsla. När man däremot känner sig trygg upplever man platsen på ett avslappnat sätt och lägger märke till själva egenskaperna av platsen. Säkerhet och trygghet är alltså förutsättningar för att kunna uppleva en plats och dess karaktär. Genom att göra passagerna säkra för gående och cyklister får de samtidigt möjlighet att uppleva dem som en del av stråket istället för som ett hinder.

Syftet var dessutom att undersöka huruvida de två aspekterna, säkerhet och naturupplevelse, utesluter varandra eller hur de kan samverka. När det gäller naturupplevelser är det svårt att bibehålla dem i en hög grad samtidigt som man vill höja säkerheten på en sådan passage. *Naturupplevelser* brukar finnas där man inte känner av att man fortfarande är i staden. De är kopplade till grönska, djurliv och stora ytor med naturlika planteringar. Dessa upplevelser beskrivs dessutom ofta som lugnande, uppfriskande och bra för hälsan, alltså mest som positiva och trivsamma.

Det finns dock andra möjligheter att skapa positiva och trivsamma miljöer genom att inte fokusera på just *naturupplevelse* utan på *upplevelse av landskapet*. Landskapet kan definieras som allt man ser på en plats. Det betyder att en stads landskap till exempel kan bestå av hus med bostadsgårdar, gator, bilar, trottoarer, parkeringsplatser och till och med industri-

byggnader. När man däremot befinner sig vid en sjö består landskapet av den öppna vida sjöytan som syns samt stranden och skogen runt omkring eller någon stuga som finns i närheten. På en GC-passage består alltså landskapet enligt denna definition av själva passagen, den delen av gatan som angränsar, GC-vägen, trottoaren, grönskan och allt annat som syns på platsen och påverkar dess karaktär. Om man alltså utgår från upplevelser av landskapet, där naturlika miljöer såväl som urbana miljöer ingår, är det möjligt att kombinera detta med säkerheten.

I förslagen på de tre utvalda platserna var därför målet att cyklister och gående får en trivsam upplevelse av landskapet genom att öka deras säkerhet när de korsar gatan. Passagen eller bilvägen skulle inte uppfattas som hinder eller irriterande och otryggt moment utan som en del av GC-vägen som känns trygg, behaglig och värd att uppleva istället för att endast passera.

För att nå detta mål kunde man inte bara utgå från gåendes och cyklisters upplevelser längs vägen. För att säkerställa deras säkerhet såväl som upplevelse av landskapet de färdas igenom när de passerar bilvägen behövs också bilisternas perspektiv. Det är viktigt att förstå hur man kan bidra till att få bilister att bli varsammare. Från samtalen med cyklister och fotgängare framgick att tankar kring GC-passager oftast berör säkerhet men inte attraktion eller trivsel. Detta att trivsel på sådana platser har hamnat i bakgrund och säkerhetaspekter övervägar. Genom det här arbetet skulle det därför läggas mer vikt på upplevelsen än det brukar göras vid GC-passager i ett grönstråk.

Jag har tagit fram förslag på omgestaltning av tre GC-passager i Uppsala. Dessa förslag har blivit en kombination av trafiksäkerhetsåtgärder och upplevelseskapande element med inflytande av ett landskapsarkitektoniskt perspektiv. Inom trafiksäkerhet arbetas mycket med endast gaturummet. Genom ett landskapsarkitektoniskt perspektiv försöker man däremot att även se omgivningen och platsens karaktär. Uplevelsen av en plats påverkas

av dess landskap, alltså omgivningen (som nämnt ovan). Detta är utgångspunkten för ett landskapsarkitektoniskt perspektiv. På det sättet får man möjlighet att jobba med andra verktyg än vad trafikplaneringen har. Man ser hela platsen och aspekter, såsom växtlighet, byggda element, belysning, markmaterial, rumslighet, identitet eller till och med interaktion mellan trafikanter och platsen, ingår i verktygslådan. Eftersom man då alltså har en större yta och flera aspekter att arbeta med får man också fler möjligheter till att vara kreativ.

På alla tre utvalda platser har jag därför försökt att överbrygga bilvägen med ett element som ska hålla ihop båda delar av grönstråket istället för att begränsa omgestaltningen på endast själva passagen. Idéerna till dessa element har påverkats mycket av Jan Gehls texter. Han skriver om intressanta och bekväma GC-vägar utan hinder. Detta försökte jag att inkludera i mina förslag så långt det var möjligt.

Vid von Bahrskas häcken valdes trafikljuset bort eftersom det enligt Gehl (2010) kan uppfattas som ett hinder där man är tvungen att stanna och vänta. Gående och cyklister skulle prioriteras mera vilket ett trafikljus inte gör. Det finns element i förslaget som är belysta och kan användas som sitt-element samtidigt som de ska hålla ihop platsen genom att de finns på båda sidor om bilvägen. De ska dessutom vara ett intressant och attraktivt tillägg till GC-vägen samtidigt som man kan ta en paus och vila på dem.

Vid Byggmästarparken kan den nya öppna vida sikten också göra GC-vägen intressantare eftersom gående och cyklister kan se längre bort och känna igen andra människor eller aktiviteter från långt håll.

Vid Stadsskogen skulle den nya vägföringen av GC-vägen säkerställa framförallt cyklisters säkerhet och samtidigt bidra till en intressantare väg.

Skulpturerna påminner dessutom om betydelsen av naturupplevelser på denna plats genom att framhäva Linnéstigen och ska vara vända mot varandra så att intryck av en slags portal ges.

### **Diskussion kring förslagen**

På alla tre platser spelade säkerhet en stor roll och därmed blev en bättre sikt viktig. Att kapa träd för siktens skull kan kännas motsägelsefullt mot att höja upplevelsevärden. När dock säkerheten inte är tillräckligt säkerställd får cyklister och gående en känsla av otrygghet vilket kan överväga en trivsam upplevelse av platsen. Därför är det ibland bättre att prioritera en bra sikt för att sedan få en helt ny och positiv upplevelse av en öppen och trygg plats.

I förslaget till Byggmästarparken har däremot en del av träden tagits bort för att kunna uppleva parken som en helhet. Här var alltså både säkerhet och upplevelse av platsen utslagsgivande.

I förbättringsidén för Stadsskogen låg fokus på ytorna vid sidan om Norbyvägen. Dessa ytor ingår dock i naturreservatet vilket innebär särskilda föreskrifter för vad som gäller på det området. Enligt dessa föreskrifter får det inte genomföras förändringar i reservatet. Likaså kan det vara svårt att kunna få bygga en upphöjning av gatan på denna plats eftersom det har understrukits hur viktigt trafikstråket Norbyvägen är och att hastighets-sänkande åtgärder skulle kunna störa biltrafikflödet. Jag valde ändå att utveckla ett förslag som jag tyckte passade bäst enligt frågeställningen och målsättningen i det här arbetet, vilket innebar en högre prioritering av gående och cyklister. Resultatet är en idéskiss som enligt de nuvarande reservatföreskrifterna inte skulle vara möjligt att genomföra utan särskilt tillstånd.

Att ändra vägföringen i förslaget för Stadsskogens GC-passage kan anses som att sätta upp ett hinder för cyklister och gående vilket enligt Gehl och några kommunala styrdokument skulle undvikas. I det här fallet var det

dock bland annat en säkerhetsåtgärd, såsom en bom ska höja säkerheten men upplevs som ett hinder. Utöver det gör dock den här nya vägföringen att gående och cyklister ser platsen från ett annat perspektiv. De är tvungna att ändra riktningen för en kort bit och får en annan synvinkel som kan hjälpa att uppleva platsen.

Under samtalen med trafikanterna var det några av de tillfrågade som önskade sig en GC-tunnel eller trafikljus som förändring på platsen. Trafikljuset hade påverkat biltrafikflödet ännu mer så att en upphöjning i en hastighetsbegränsad zon var den bättre lösningen för att höja cyklisters och gåendes prioritering. En tunnel var en lösning som skulle vara möjlig men i det här arbetet ansågs en lösning med plankorsning rimligare.

Passagen på Gamla Uppsalagatan vid von Bahrskas häcken har idag trafikljus som cyklister och gående uppskattar enligt samtalen med dem. Trafikljuset verkar dock inte fungera som det ska (cyklister och fotgängare väntar inte på grön signal och detektorerna reagerar ibland utan att någon person vill passera gatan). Dessutom är bilvägen inte starkt trafikerad, vilket gör åtgärden att ta bort trafikljuset i det här fallet rimlig.

Utifrån de tre exemplen skulle det dessutom prövas om det fanns verktyg som återkom och som skulle kunna anses som utformningsprinciper. Hatighetssäkrande och –sänkande åtgärder finns det ett antal som kan hittas i till exempel kommunala styrdokument och som också kom fram ur samtalen med experterna eller från exemplen från andra städer. Till exempel handlar det om gupp, busskudde, materialbyte, mittrefug, sidohinder eller upphöjning av gatan. Dess användning är dock begränsad till gaturummet och det är viktigt att tänka på flödet av bil- och busstrafik på platsen. Förändringar såsom trafiksignal eller gupp är till exempel inte rimligt där det går många bussar på gatan.

Angående ytorna vid sidan om gatan så kan gestaltningen på de utvalda tre platserna ses som principlösningar som kan användas på platser med lika egenskaper och förutsättningar.

När man till exempel vill skapa större sammanhängande parkrum, såsom vid Byggmästarparken, ska alléer tas bort framförallt om de förstärker intrycket av att gatan övervägar parken och delar parken i två delar. Översikten över hela parken förbättras och stärker kopplingen av dess delar.

För att undvika genvägar för cyklister och gående och höja deras säkerhet, kan man använda sig utav arkitektoniskt utformade element. Dessa kan till och med ha flera funktioner. Förutom att leda cyklister och gående förbi en yta kan de belysas och skapa identitet eller vara en plats för att vila.

Vid en högt frekventerad gata och/eller passage kan en förändrad linjeföring av GC-vägen skapa en högre uppmärksamhet. Detta höjer framförallt cyklisternas varsamhet.

En likhet på alla tre platserna var utgångspunkten att passagerna var en del av ett grönområde som i sin tur hade sin egen karaktär. Det var därför viktigt att ta hänsyn till respektive grönområde och anpassa förslagen till platsens karaktär och situationen på plats. På det sättet var det möjligt att skapa igenkännandevärde och en identitet på platsen.

En annan aspekt som var viktigt på alla tre platserna var sikten. Fri sikt bidrar mycket till säkerhet. Om den är säkerställd kan oskyddade trafikanter se passagen på ett mer avslappnat sätt och får möjlighet att uppleva landskapet på denna plats som en del av grönskapet, istället för att se passagen som en barriär. För siktens skull ska det helst inte finnas träd, buskar eller andra höga element närmast passagen. Gallring kan därför behövas. Fri sikt kan dessutom bidra till att skapa en mjukare och översiktligare övergång från grönområdet till GC-passagen.

## Metod

Angående samtalen med gående och cyklister hade jag gärna haft mer tid för att kunna få fler svar. Dessutom hade det säkert varit en fördel om de tillfrågade hade mer tid för att svara på frågorna. Jag fick en bra inblick och svaren är inte felaktiga men de hade eventuellt varit utförligare om samtalen inte hade varit så korta och endast utförts utomhus i kylan. Svaret ”vet ej” fick jag rätt ofta på mina frågor. I mitt arbete tolkade jag det som att de inte tänker mycket på själva passagen och hur den är uppbyggd. Men orsaken till det kan också ha varit att de inte kände för att fundera längre över frågan för att kunna fortsätta med sin promenad eller liknande.

Metoden som användes vid samtalen med trafikanter var anpassad till den speciella samtalssituationen. Samtalen hölls utomhus och skulle vara korta för att inte störa eller skrämma bort eventuella samtalspartner. Dessutom var de spontana för de tillfrågade som inte kunde förbereda sig. På grund av dessa faktorer valdes ett frågeformulär som var ostrukturerat för de tillfrågade men som samtidigt innehöll svarsalternativ för att underlätta för frågeställaren att anteckna. Genom denna metod tolkade jag alltså svaren redan när jag skulle kryssa i rätt ruta på frågeformuläret. Trafikanterna svarade inte med endast ett ord på öppna frågor utan uttryckte sig på sitt eget sätt vilket jag sedan tolkade redan när jag antecknade för att kunna göra det snabbt. Till exempel svarade ingen av dem ”utseende” eller ”trivsel” på frågan varför de skulle vilja förändra passagen. Detsamma gällde vid första frågan om vart de var på väg. Trafikanterna svarade inte ”fritidsväg” utan det var mitt sätt att tolka svaren.

Utöver detta skedde utvärderingen av frågeformulären först efter sista samtalstillfället vilket innebar en viss tidsdifferens som kan göra att tolkningen av svaren varierar.

Sammantaget har samtalen med trafikanterna ändå varit till fördel för arbetet även om man med andra förutsättningar, som andra hjälpmedel

eller mer tid, skulle kunna ha fått mer detaljerade svar och nått fler människor. Till exempel skulle också bilisters synpunkter kunna vara intressanta att ha fångats upp med hjälp av motsvarande metod. Under arbetets gång blev det tydligt hur viktigt säkerheten är, även för upplevelsen, och att den kan säkerställas genom att uppmärksamma bilister på passager och grönstråk. För att lyckas med det ännu bättre skulle en enkät eller samtal med bilister vara av hjälp.

## Litteratur

I litteraturen låg fokus ofta på cyklister vilket kan anses som ett problem eftersom arbetet handlar såväl om cyklister som gående. Men cyklister skulle dock drabbas allvarligare vid en olycka då de har en högre hastighet och det är därför man tar större hänsyn till dem i planeringen. Man skulle dock kunna skilja de två grupperna åt på grund av deras olika behov och perspektiv. Det fanns dock inga möjligheter till detta inom ramen för den tid som stod till förfogande för detta arbete.

## Fortsatt arbete

Det var endast tre platser i Uppsala som valdes ut för den här studien men både i Uppsala och andra svenska städer finns det fler av dessa slags GC-passager med lika stor potential att uppgradera grönstråkens upplevelsevärden genom en omgestaltning med landskapsarkitektoniskt perspektiv.

I framtiden skulle det vara intressant att arbeta mer detaljerat med skillnaden mellan cyklisters och fotgängares upplevelser, men också att undersöka mopedfrågan. I *Utformning av genomgående cykelvägar Riktlinjer för Uppsala* nämns att mopeder på GC-vägar är ett växande problem (Ekman 2003, s. 22). Särskilt i stadens parkområden för rekreation kan mopedåkning vara störande. Hur GC-passager ska anpassas till mopeder är en helt ny fråga.



# Referenslista

## Böcker

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Köpenhamn: Arkitektens Forlag.

Gehl, J. (2010). *Life between buildings*. Washington: Island Press.

Trost, J. (2005). *Kvalitativa intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.

Wärneryd, O., Hallin, P., Hultman, J. (2002). *Hållbar utveckling. Om kris och omställning i stad och samhälle*. Lund: Studentlitteratur.

## Rapporter

Anderson, P., Eriksson, M., Karlsson, M., Worén, C. (2006). *Stadsskogen i Uppsala med tunnel. Förstudie till en MKB*. (elektronisk) Tillgänglig: <<http://www.slu.se/Documents/externwebben/centrumbildningar-projekt/mkb-centrum%20dokument/studentarbeten/projarb/stskog.pdf>> (20131026)

Bergh, T., et al. (2002). *Vägutformning 94 Version S-1 Del 7 Gång- och cykeltrafik*. Borlänge: Vägverket Kontoret för vägutformning.

Planverket, Trafiksäkerhetsverket, Vägverket (1978). *Rapport Statens trafiknät Cykeln*. Stockholm: Statens planverk.

Rehnberg, A., Wärnhjelm, M. (2002). *Vägutformning 94 Version S-2 Del 10 Gång- och cykeltrafik*. Borlänge: Vägverket Kontoret för vägutformning.

Spolander, K. (2006). *Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter*. Stockholm: Krister Spolander Consulting.

Spolander, K. (1997). *Planera för cykeln. En idésamling för bättre cykelmiljö*. Kista: NTF:s Förlags & Service AB.

Ståhle, A. (2009). *Uppsalabornas Sociotopkarta*. Uppsala: Uppsala kommun, Spacescape.

Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket (2010). *GCM-Handbok Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. (elektronisk) Tillgänglig: <[http://www.trafikverket.se/PageFiles/35571/gcm\\_handbok.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/35571/gcm_handbok.pdf)> (2013-08-20)

Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket, Boverket (2007). *Trafik för en attraktiv stad (TRAST) utgåva 2 webversion*. (elektronisk) Tillgänglig: <[http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast\\_handbok\\_utgava\\_2\\_webversion.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast_handbok_utgava_2_webversion.pdf)> (2013-08-20)

Tekniska kontoret (2002). *Parkprogram för Uppsala Allmän del 2002*. Uppsala: Uppsala kommun.

Towliat, M., Varhelyi, A. (2013). *Utredning av övergångsställen och cykelöverfarter – En teoretisk kunskapsrapport*. Malmö: Vectura Consulting AB.

Uppsala kommun (2012). *Utkast till handlingsplan för arbetet med cykeltrafik i Uppsala kommun*. Opublicerat arbetsmaterial.

Uppsal kommun (2013). *Cykelkarta*. (elektronisk) Tillgänglig: <[http://www.uppsala.se/pages/73750/cykelkarta\\_2013\\_2014\\_webbanpassad.pdf](http://www.uppsala.se/pages/73750/cykelkarta_2013_2014_webbanpassad.pdf)> (2014-01-21)

Åberg, I. (2003). *Utformning av genomgående cykelvägar – Riktlinjer för Uppsala*. Uppsala: Uppsala kommun.

## Artikel

Guwallius, K. (2013). *Vem äger gatan?* Malmö: Movium Magasin nr 1.

# Bilagor

**Bilaga 1: Frågeformuläret**

Vart är du på väg?			
Jobb/skolväg	Fritidsväg	Promenad	Annat

Gillar du GC-vägen?	
Ja	Nej
→ Varför?	
Gillar du passagen?	
Ja	Nej
→ Varför?	

Finns det ett alternativ till den här vägen för dig?								
Ja				Nej				
→ Varför valde du den här vägen?								
Kortare	Finare/ Vacker	Vill variera	Omväg/ köra ett ärende	Säkrare	Pga. Kompis	Cykel- karta	Lugn	Annat
→ Varför tycker du den är finare?								
Natur	Beläggning	Växtlighet	Trevligt närområde/utsikt	Vägföring	Lugn	Annat		

Vad tycker du är positivt/negativt med korsningen?									
Belysning	Bilars hastighet	Sikt	Markeringar på marken	Skyltning	Sluttning	Upphöjningar	Avfasat	Inget	Annat

Hur känns det när du korsar gatan? Hur upplever du passagen?								
Trygg/säker	Otrygg/farlig	Fort/märks inte	Störande/Hinder	Rönt	Avslappnad/lugn	Inget särskilt	Annat	

Vad skulle du vilja förändra/förbättra på passagen?								
Bilars hastighet	Sikt	Belysning	Trafikljus/tunnel	Markering/kontrast	Tillgänglighet	Upphöjning	Inget	Annat
➔ Varför?								
Säkerhet	Utseende/attraktivitet	Trivsel	Annat					

Ålder?	

**Bilaga 2: Sammantfattning av samtalen på Byggmästarparken (20 svarande)**

1. Vart är du på väg?			
Jobb/skolväg	Fritidsväg	Promenad	Annat
4	7	9	

2. Gillar du GC-vägen?	
Ja	Nej
20	-
→ Varför? (mest nämnda svar)	
helt ok(3), grönt (3), fin (3), inga bilar (3), fin park (3)	
3. Gillar du passagen?	
Ja	Nej
20	-
→ Varför? (mest nämnda svar)	
ok (14)	

4. Finns det ett alternativ till den här vägen för dig?								
Ja					Nej			
17					3			
→ Varför valde du den här vägen?								
Kortare	Finare/ Vacker	Vill variera	Omväg/ köra ett ärende	Säkrare	Pga. Kompis	Cykel- karta	Lugn	Annat (soptunnor, vana, slippa bilar, ren GC-väg)
4	7	2				1		6
→ Varför tycker du den är finare?								
Natur	Beläggning	Växtlighet	Trevligt närområde/utsikt	Vägföring	lugn	Annat (inga bilar, rolig)		
6					2	3		

5. Vad tycker du är positivt/negativt med korsningen?									
Belysning	Bilars hastighet	Sikt	Markeringar på marken	Skyltning	Sluttning	Upphöjningar	Avfasat	Inget	Annat
+	1	3	2	1			1	4	8
-	5	1	4						4

6. Hur känns det när du korsar gatan? Hur upplever du passagen?							
Trygg/säker	Otrygg/farligt	Fort/märks inte	Störande/Hinder	Rönt	Avslappnad/lugn	Inget särskilt	Annat
4		4	1			12	1

7. Vad skulle du vilja förändra/förbättra på passagen?								
Bilars hastighet	Sikt	Belysning	Trafikljus/tunnel	Markering/kontrast	Tillgänglighet	Upphöjning	Inget	Annat
2	1	6	1				9	1
➔ Varför?								
Säkerhet	Utseende/attraktivitet		Trivsel		Annat			
9			3					

8. Ålder?	Majoritet mellan 31 och 60

**Bilaga 3:** Sammantfattning av samtalen på von Bahrska häcken (21 svarande)

1. Vart är du på väg?									
Jobb/skolväg	Fritidsväg	Promenad	Annat						
6	7	8							

2. Gillar du GC-vägen?									
Ja					Nej				
21					-				
→ Varför? (mest nämnda svar)									
inga bilar (5), fin (4), skog (4)									

3. Gillar du passagen?									
Ja					Nej				
21					-				
→ Varför? (mest nämnda svar)									
ok (9), trafikljus (4), fort (4)									

4. Finns det ett alternativ till den här vägen för dig?									
Ja					Nej				
17					4				
→ Varför valde du den här vägen?									
Kortare	Finare/ Vacker	Vill variera	Omväg/ köra ett ärende	Säkrare	Pga. Kompis	Cykel- karta	Lugn	Annat (löshund, lagom lång)	
7	6	5					1	2	
→ Varför tycker du den är finare?									
Natur	Beläggning	Växtlighet	Trevligt närområde/utsikt	Vägföring	lugn	Annat			
6			1						

5. Vad tycker du är positivt/negativt med korsningen?									
Belysning	Bilars hastighet	Sikt	Markeringar på marken	Skyltning	Sluttning	Upphöjningar	Avfasat	Inget	Annat
+ 1		3	2					8	7
- 2		2							2

6. Hur känns det när du korsar gatan? Hur upplever du passagen?									
Trygg/säker	Otrygg/farligt	Fort/märks inte	Störande/Hinder	Rönt	Avslappnad/ lugn	Inget särskilt	Annat		
6	1	6	2		2	7			

7. Vad skulle du vilja förändra/förbättra på passagen?									
Bilars hastighet	Sikt	Belysning	Trafikljus/tunnel	Markering/kontrast	Tillgänglighet	Upphöjning	Inget	Annat	
	2	4	1				15	2	
→ Varför?									
Säkerhet	Utseende/attraktivitet			Trivsel	Annat				
6				2					

8. Ålder?	Majoritet mellan 10 och 50								
-----------	----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

**Bilaga 4:** Sammantfattning av samtalen på Stadsskogen (24 svarande)

1. Vart är du på väg?									
Jobb/skolväg	Fritidsväg	Promenad	Annat						
5	6	13							

2. Gillar du GC-vägen?									
Ja					Nej				
24					-				
→ Varför? (mest nämnda svar)									
skog (10), natur (10), inga bilar (4)									

3. Gillar du passagen?									
Ja					Nej				
18					6				
→ Varför? (mest nämnda svar)									
ok (8), bilar stannar (4)					många bilar (2), farlig (2)				

4. Finns det ett alternativ till den här vägen för dig?									
Ja					Nej				
20					4				
→ Varför valde du den här vägen?									
Kortare	Finare/ Vacker	Vill variera	Omväg/ köra ett ärende	Säkrare	Pga. Kompis	Cykel- karta	Lugn	Annat (bra längd, mindre bilar, plogar före GC-bana)	
7	10	3						5	
→ Varför tycker du den är finare?									
Natur	Beläggning	Växtlighet	Trevligt närområde/utsikt	Vägföring	lugn	Annat			
10					2				

5. Vad tycker du är positivt/negativt med korsningen?									
Belysning	Bilars hastighet	Sikt	Markeringar på marken	Skyltning	Sluttning	Upphöjningar	Avfasat	Inget	Annat
+ 1		1	1					6	3
- 6		1							8

6. Hur känns det när du korsar gatan? Hur upplever du passagen?									
Trygg/säker	Otrygg/farligt	Fort/märks inte	Störande/Hinder	Rönt	Avslappnad/ lugn	Inget särskilt	Annat		
1	7	6	3			8	4		

7. Vad skulle du vilja förändra/förbättra på passagen?									
Bilars hastighet	Sikt	Belysning	Trafikljus/tunnel	Markering/kontrast	Tillgänglighet	Upphöjning	Inget	Annat	
2		4	5/7				10	3	
→ Varför?									
Säkerhet	Utseende/attraktivitet			Trivsel	Annat				
8	1			5					

8. Ålder?	Majoritet mellan 21 och 40								
-----------	----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--